FERRO-CARRIL

DE

SEVILLA Á HUELVA

Y

RIO-TINTO.

COLECCION DE ARTÍCULOS

PUBLICADOS EN EL PERIÓDICO DE SEVILLA «EL ESPAÑOL,» CON MOTIVO DE LA ÓRDEN DE 1.º DE ENERO DE 1874.

SEVILLA:
Imprenta de D. Rafael Tarascó y Lassa.
Calle de las Sierpes número 73.
1874.

A la Biblioteca Provincial de Sevilla,

La Compañía del Ferrocarril

ADVERTENCIA.

Penetrado el público del inmenso interés que tiene para las provincias andaluzas la construccion de las Líneas férreas de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto, el clamor de la opinion, que unánime reclama se pongan la conveniencia del país y los fueros de la justicia por encima de incalificables miras particulares y de fines que no se avienen con el derecho ajeno ni con la rectitud inquebrantable de la ley, ha encontrado eco en la prensa, que no podía ser indiferente á los perjuicios inferidos, de la manera más arbitraria, con medidas administrativas de todo punto injustificadas.

Entre otros periódicos, el de Sevilla titulado *El Español*, ha dedicado á ventilar esta cuestion gravísima, una série de artículos tan notable, que á fin de poder conocerlos en su conjunto, y apreciar así mejor sus lójicos raciocinios, fundados no en esta ó la otra opinion, más ó ménos discutible, sinó en la razon, la verdad, la justicia, y en documentos oficiales incontrovertibles, se ha deseado por muchas personas verlos reunidos formando coleccion.

A satisfacer este deseo, dando al propio tiempo á tan im-

portantes escritos mayor eficacia y vida más duradera, vá encaminado el presente folleto, en el que aparecen, numerados *ad hoc*, aquellos que principalmente se dirigen á demostrar la enorme injusticia cometida por un Ministro desatentado al dictar la Orden de 1.° de Enero de este año, pues aunque otros tres anteriormente publicados no son ménos interesantes, carece de objeto el coleccionarlos, toda vez que se refieren á cuestiones que han sido ya ámpliamente discutidas en otros tantos folletos, dados há poco á la estampa en esta Ciudad, y que han circulado profusamente dentro y fuera de ella; haciendo así patente el no ménos enorme atentado cometido por el mismo Ministro al suscribir la Orden de 4 de Octubre de 1873, y dando á conocer las Consultas y Dictámenes de Letrados referentes á los tan incontestables cuanto atropellados derechos de la Compañía concesionaria del Ferro-carril de Sevilla á Huelva, así en lo tocante á él como en lo concerniente al Ramal de Niebla á las Minas de Rio-Tinto.

I.

Lisongeándonos de haber depurado esta cuestion en nuestros anteriores artículos, no era nuestro ánimo continuar por ahora su exámen crítico, que nos parecia oportuno diferir para más adelante y segun á ello nos obligasen las circunstancias. Pero estas se han precipitado más de lo que creíamos, sobreviniendo inesperadamente un hecho más ruidoso que grave, más alarmante que sólido, digno sin embargo de tenerse en cuenta, para no dejar vacíos en la deplorable historia de este negocio, que puede considerarse como una crónica de las aberraciones administrativas.

Consiste el hecho aludido en una *disposicion testamentaria* del último Ministro de Fomento, por la cual se resuelve definitivamente, en favor de la Compañía de las Minas de Rio-Tinto y contra la del Ferro-carril de Sevilla á Huelva, la cuestion de la via concedida á ambas Empresas, con la abusiva

ligereza de que nos hicimos cargo en nuestro último artículo.

En el fondo de la materia litigiosa, este hecho no da ni quita; puesto que se reduce á una tenacidad recalcitrante del Centro administrativo en sostener su anterior conducta, desentendiéndose de la injusticia con que obró desde el principio y ha seguido obrando hasta última hora. Para tales casos están los Tribunales, que ya entienden en el negocio; y si, como es de esperar, se estima procedente la accion de la Compañía sevillana, poco ó nada importa que el Ministerio haya añadido otra alcaldada á las que llevaba cometidas; que el clavo haya sido remachado por la misma mano que lo puso; que el Ministro pecador haya muerto impenitente. A esto se reduce la significacion del *golpe testamentario*, que no pesa un adarme en la balanza de la justicia, ni puede *legalmente* tomarse en sério.

Moralmente, es muy otro su punto de vista. Este recuerdo *in artículo mortis* prueba las hondas raices de la pretension atendida, y el interés que por ella se tomaba el funcionario *testador*, desconfiando tal vez de que sus sucesores continuasen su obra de despojar á una Empresa para vestir á otra. Por esto, sin duda, no quiso morir sin dejarla terminada. ¿Qué habria en las altas esferas, para dejar vivo este interés, cuando morian otros de mayor monta; para salvar esta astilla, donde se perdia la nave; para libertar del incendio político, esta partícula administrativa, con preferencia á otras de su misma

especie? Esto revela, entre el funcionario *testador* y la Empresa legataria, un lazo íntimo, un estrecho parentesco, una identidad casi absoluta, en que protector y protegido eran recíprocamente el *alter ego*, uno de otro. Solo así se explica, que un *negocio particular* sobrenadase como una boya, en el naufragio de un Ministerio.

No se necesita estar muy ducho en negocios de esta clase, para venir en conocimiento de lo poderosa que seria para el funcionario saliente, la mano que le cogió la última firma sobre el paño mortuorio. Mano que consiguió tal efecto testamentario en la agonía, debió jugar á la pelota con el poder agonizante, en lo más florido de sus funciones oficiales y en lo más robusto de su vida pública.

Esta es la explicacion de todo lo anteriormente ocurrido, ya puesto en evidencia por el testamento. Ahora, como siempre, ese negocio ha cedido á una presion constante y parcial, al peso de alguna secreta influencia que obraba *pro domo sua*, sosteniendo en altos círculos, una de esas atmósferas mefíticas en que no puede respirar la justicia, en que la voz de la razon se ensordece, en que se apaga la luz de la verdad, en que lo derecho parece tuerto y *viceversa*, en que cuanto más se hace, más se pierde. Así ha andado ello: pero todo tiene sus límites; y los males comienzan á declinar desde que llegan á su colmo.

Muy mal parada debieron considerar su causa los opositores á la Línea de Sevilla á Huelva, cuando la han colgado de una aldaba tan miserable co-

mo un *testamento ministerial:* triste recurso, que lleva el descrédito en sí mismo. En general hablando, las disposiciones oficiales de carácter póstumo, gozan cierta celebridad poco lisongera y nada envidiable, originada de que nunca ha sido bueno y sí siempre malo su efecto; por lo cual pesa sobre estas medidas, un estigma permanente de sospecha. Ministro que hace testamento, dá qué hablar por este solo motivo: y negocio que en esta forma se resuelve, es juzgado por el criterio público, con arreglo al vulgar adagio castellano, de que: «algo tendrá el agua cuando la bendicen.» Así los adversarios de la Compañía sevillana, envueltos en sus propias redes, resultan heridos por sus mismos filos, y se han levantado á sí propios una especie de horcas caudinas.

Si llamada estaba la opinion pública sobre este negocio, más lo está despues del *interés* que el Poder gubernativo ha mostrado en resolvèr la cuestion á su gusto: interés *inter vivos*: interés *mortis causa*: interés de *ultra tumba*: interés temporal y eterno. ¿Qué interés será ese? Despues de nadar como pez, de correr como gamo y de volar como ave, ahora se vuelve alma en pena para proseguir su perdurable campaña contra el Ferro-carril de Sevilla á Huelva y su Ramal de Rio-Tinto.

Felizmente para la Compañía sevillana, este interés tiene de insostenible, todo lo que de audaz, de travieso, de bullidor, de corruptor y de temerario. En nuestro particular dictámen, su último esfuerzo es de flaqueza; y si algun efecto ha de sur-

tir, será contraproducente. No ponemos en duda que, con la última disposicion, se haya agravado la responsabilidad, de antemano contraida por el Poder administrativo que desvió el negocio de su cauce: pero esta no es cuenta nuestra. El derecho de la Compañía sale tan ileso de este último golpe en vago, como de los anteriores: porque partiendo de un mismo principio y dirigiéndose á un mismo fin, la nulidad de uno es la nulidad de todos. No basta, pues, la decantada disposicion testamentaria, para hacernos modificar el juicio que de esta cuestion teníamos formado, y continuamos mirándola bajo el mismo punto de vista que manifestamos el primer dia.

Sobre este particular, encontramos en nuestro apreciable colega *El Porvenir*, periódico de Madrid, el siguiente artículo:

«UNA HAZAÑA FEDERAL.

»Si no lo viéramos no lo creeríamos; pero la *Gaceta* de ayer publica una Órden de fecha 1.º de Enero, firmada por el último Ministro de Fomento federal, que es una prueba de lo que es capaz de hacer la maniobra de esas personas que, á trueque de conseguir lo que desean, en nada se páran. Se ha consumado, como temíamos, una de las ma-

yores injusticias que en lo sucesivo han de registrar los anales administrativos; uno de los atropellos más escandalosos al derecho de propiedad, merced á la punible docilidad de los últimos señores Director de Obras públicas y Ministro de Fomento, que han hecho testamento, favoreciendo con una concesion de un camino de hierro á los Compradores de las Minas de Rio-Tinto, y anulando y derogando todas las disposiciones administrativas que en favor de la propiedad de su trazado se han expedido antes, *hace más de dos años*, á la Compañía de Sevilla á Huelva. Y aparte de ese inaudito atropello, aconsejado por personas parciales, ¡qué modo de redactar una disposicion tan grave, qué considerandos! Y para que todo sea raro, se ha tenido muy buen cuidado de no poner los resultandos del expediente, porque con ellos era imposible resolver lo que se ha resuelto. ¡Con qué intencion y qué ligereza está puesta la malhadada órden; cómo se calla lo que ha convenido; y cómo no se han atrevido los autores de tal documento á expresar ni una siquiera de las razones y fundamentos en que se ha apoyado la Compañía de Sevilla á Huelva para pedir los terrenos de dominio público, que tenia ya convenidos desde el año último, y con el pliego de condiciones firmado y aprobado, así como todo su trazado! ¡Qué extraño proceder en la Administracion, y cómo se conoce que esta es una Orden premeditada cuando el señor Ministro federal estaba dando las boqueadas! ¡Imposible pare-

ce que haya Ministros que se presten á ser instrumentos de proyectos tan desgraciados como el que denuncia la Orden á que nos referimos!

«Este asunto ha dado ya mucho que hablar á la prensa, y no será esto lo último, porque, á ser cierto lo que llega á nuestros oidos, la forma en que se ha extendido ese documento oficial dá á este todos los visos de no haber existido hasta despues del dia 1.º, en que aparece firmado, lo cual no pudo ejecutarse, en esta fecha, porque nos consta que el expediente no se despachó hasta ayer, (1) ó tal vez no lo esté todavía, y no será difícil que para probarlo se acuda á los tribunales.

«Pero la cosa urgía, y era necesario atropellarlo todo, y por eso hasta se ha variado la forma de semejante disposicion; porque las concesiones de Líneas férreas se han hecho siempre ó por una ley ó por un decreto, y mucho más si llevan consigo la de terrenos de dominio público. En esta ocasion se ha prescindido de toda esta formalidad, porque resuelto el atropello y el despojo, por todo se ha pasado, á cuya mejor victoria, el Negociado ha abierto el camino para señalar de un modo tan funesto una disposicion administrativa parcial é inverosímil, y que, por añadidura, no resuelve lo que debe resolver sobre la validez de los anteriores actos administrativos; siendo de advertir que ya habia

(1) Este artículo apareció en *El Porvenir* del dia 8 de Enero último.

sido negada á la Compañía de Rio-Tinto una solicitud en que pedia que á la de Sevilla á Huelva no se la concedieran dichos terrenos, que despues se la otorgáron.

«Basta por hoy; pero no es posible abandonar este asunto, que tal vez entraña una cuestion de alta conveniencia pública, puesto que de sancionarse ese deplorable sistema testamentario, no hay derecho ni propiedad que puedan decirse garantidos por los agentes oficiosos que tiene dentro de sí misma la Administracion pública al servicio de intereses que nada tienen que ver con los que, por obligacion, deben defender con toda imparcialidad y rectitud.»

II.

Nunca habíamos podido imaginar al ocuparnos en este importante asunto, de acuerdo con la opinion unánime de Sevilla, con la de los primeros jurisconsultos de España y con la de todos aquellos de nuestros colegas por quienes ha sido tratado desapasionadamente, que habia de traerse al terreno en que, con verdadero asombro, vemos que se pretende colocarlo.

Dos ilustrados periódicos de la antigua Córte, *La Epoca y La Política*, son los que, pres-

sido negada á la Compañía de Rio-Tinto una solicitud en que pedia que á la de Sevilla á Huelva no se la concedieran dichos terrenos, que despues se la otorgáron.

«Basta por hoy; pero no es posible abandonar este asunto, que tal vez entraña una cuestion de alta conveniencia pública, puesto que de sancionarse ese deplorable sistema testamentario, no hay derecho ni propiedad que puedan decirse garantidos por los agentes oficiosos que tiene dentro de sí misma la Administracion pública al servicio de intereses que nada tienen que ver con los que, por obligacion, deben defender con toda imparcialidad y rectitud.»

II.

Nunca habíamos podido imaginar al ocuparnos en este importante asunto, de acuerdo con la opinion unánime de Sevilla, con la de los primeros jurisconsultos de España y con la de todos aquellos de nuestros colegas por quienes ha sido tratado desapasionadamente, que habia de traerse al terreno en que, con verdadero asombro, vemos que se pretende colocarlo.

Dos ilustrados periódicos de la antigua Córte, *La Epoca y La Política*, son los que, pres-

cindiendo del raciocinio legal, con que debiera examinarse esta cuestion vitalísima, por ser esencialmente de derecho, adoptan el sistema ilícito de las suposiciones gratuitas; y, ya en este falso camino, por todo atropellan, hasta el punto de aducir como argumento para justificar el desafuero cometido por el señor Gil Berges en su ya célebre Órden de 1.º de enero, reticencias de mal género, dicho sea con perdon de nuestro estimado cofrade *La Epoca*, cuyo justo concepto de periódico sesudo y discreto jamás se ha comprometido en pasos tan resbaladizos. Nosotros les hacemos la justicia de creer que, desconociendo los hechos, hablan de oidas ó se dejan llevar la mano por personas que abusan de su confianza, convirtiéndolos en eco de miras egoistas; sólo así se comprende que con pasmosa ligereza, se desfiguren los hechos para sostener en puridad que los preceptos legales no deben tener eficacia, y que aquel que posée una cosa legítimamente, debe ser despojado de ella por la mano misma llamada á prestarle ayuda contra toda agresion injusta; solo así se explica, por último, que á falta de razones, los periódicos aludidos en vez de discutir injurien, y que al hacerlo, intenten manchar con la sombra de la calumnia el crédito de una Compañía por todos títulos respetable.

Ya no se trata de si el acto inaudito del último Ministro de Fomento es ó no contrario á las leyes, que en este sentido nada se opone á las pruebas inconcusas que abonan el derecho de la

Compañía sevillana; se trata sólo de rechazar ataques insidiosos, y, en tal concepto, nosotros, á fuer de sevillanos, como testigos de mayor excepcion, sin lazo alguno que, bajo el punto de vista de los intereses, nos ligue con las partes contendientes, conocedores de los sucesos y de las personas, estamos obligados á volver por los fueros de la verdad para que la torpe maledicencia no se haga lugar en la conciencia de las gentes honradas.

Conste de una vez para siempre que no ha podido aducirse un texto legal en apoyo del atropello escandaloso cometido por el señor Gil Berges; y, esto sentado, abordemos las cuestiones tal y como, en hora menguada para sus clientes, la plantean *La Epoca* y *La Política*; desembocemos con resuelta energía sus reticencias, que esto hace quien nada teme; llamemos en una palabra las cosas por su nombre y saquemos á la luz con entereza lo que hay en el fondo de las falsas insinuaciones; que así obra quien no teniendo porqué bajar los ojos, puede sostener las miradas agenas.

Los inspiradores de los referidos cofrades indican que la Compañía sevillana es una Empresa aventurera, cuya aspiracion se reduce á obtener una prima. ¿No es esto? Pues bien, los nombres de las personas que forman la Compañía de los Ferro-carriles de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto son bien conocidos, no sólo en Sevilla, sino en España y en el Extranjero; pero, á mayor abundamiento, los hallará *La Epoca* en la *Gaceta* del 14 de junio de 1870. Léalos, si gusta, y verá que los indivíduos

á que nos referimos son personas dignísimas, que á una elevada posicion reunen un nombre respetable en los círculos sociales y financieros: de ellos, unos han seguido con distincion carreras honrosísimas y se han ocupado en cultivar las ciencias ó las letras en la holgada posicion que les permitian sus rentas, sin haberse interesado antes de este en negocio alguno; y, mas por amor pátrio que movidos por idea de honesto lucro, tambien lícita y honrosa, prestaron su concurso al proyecto de las líneas de Sevilla á Huelva y Rio-Tinto: otros figuran en los primeros lugares entre los mayores contribuyentes andaluces, como propietarios y agricultores; otros gozan del más alto concepto en las plazas mercantiles y comerciales, inclusas las del Extranjero: alguno, en fin, ha consagrado su vida entera, laboriosa é intachable, á promover mejoras útiles, asociando así al adelanto del pais, por la virtud del trabajo perseverante y del talento, su propio bienestar, su modesta fortuna y la de sus hijos, que friamente se le quiere arrebatar de una plumada, no obstante que la debió creer segura bajo la salvaguardia de la ley.

Ciertamente nuestros colegas no habrán visto agitarse á ninguna de esas personas en aquellos círculos madrileños donde pululan tantos personajes misteriosos, verdaderos parásitos de la riqueza pública y privada, cuyo modo de vivir nadie conoce; que bullen en los Ministerios, se ingieren en los negocios, estrechan la mano á los hombres políticos importantes, intrigan en todas las esferas, y envol-

viendo el orígen oscuro de su bienestar en una reserva que despierta sospechas en los hombres de bien, se proporcionan hábilmente los favores de la fortuna, ahuecando la voz para hablar de la moral, que escarnecen con los más extraños manejos burocráticos.

Agenos y muy superiores á esa atmósfera, los individuos que forman la Compañía sevillana tienen su reputacion á prueba de reticencias, y nosotros retamos á nuestros colegas á que prueben con un solo hecho que su objeto ha sido ceder con ventaja de mala índole sus proyectos. ¿No habla *La Política* de un documento del cual resulta que la Compañía sevillana ha propuesto un arreglo, cosa que por otra parte nada tendria sino de muy digna y justificada, siendo éste honroso para ambas partes? Pues publíquelo, y con ello le habrá dispensado un favor señaladísimo: razon por la cual tememos que la pasion le vede reproducirlo, y en su defecto vamos á decirle cómo y porqué se escribieron las bases á que tal vez se refiera. Un señor Ministro de Fomento, de los muchos que han pasado por esa Secretaría de cuatro años á esta parte, animado de propósitos laudables y creyendo hacer un bien á las provincias andaluzas, citó, ante varias personas caracterizadas, á los que tenian el derecho de llevar la voz de la Compañía sevillana y de los Compradores de las Minas, excitándoles á que pusieran término á su estéril lucha, por medio de una decorosa inteligencia: allí di-

jo la Compañía que no habia de dar ni tomar primas, y tras esto, se presentaron las bases de arreglo, cuya primera condicion era que se reconociesen los derechos de la Empresa de Sevilla á sus Líneas á Huelva y á las Minas de Rio Tinto, siguiendo otras en que la Compañía demostraba, haciendo árbitro al Ministro, la rectitud y nobleza de sus propósitos.

Ya saben *La Epoca y La Política* la verdad, que puede comprobarse con testigos respetabilísimos, y si quieren todavía detalles más íntimos acudan á la Empresa, que nos consta les exhibirá todos sus documentos, pues no hay en ellos cosa que no la enaltezca, y advertirán que la Compañía no ha percibido aún ni un céntimo de los fondos que deben entregarle los Cuerpos populares; que teniendo derecho á colocar un número considerable de Obligaciones en varios pueblos, tampoco ha reclamado todavía el cumplimiento de ese pacto; que los accionistas y los Administradores han dejado en las cajas de la Empresa absolutamente todas las cantidades que debieran haber hecho efectivas, atendiendo á todos los gastos, importantes ya bastantes millones, con sus propios recursos y con los de su crédito; que sus relaciones, en fin, con Casas extrangeras son de tal índole que con harto motivo goza del más lisongero concepto en el Exterior: esto dicen los hechos, esto se prueba con documentos, que la Compañía se compromete á publicar, siempre que los Compradores de las Minas hagan otro tanto con los

que se refieran á sus asuntos financieros íntimos y públicos.

¿Quieren aceptar en su nombre este compromiso *La Epoca* y *La Política*? Para el caso en que así suceda, vamos á darles noticia de dos documentos financieros, que, al efecto, podrán serles sumamente útiles.

Uno es el minucioso prospecto de emision de acciones publicado por los Compradores de las minas, que apareció en el *Times* de Lóndres, resultando de sus cláusulas que por los referidos adquirentes se formaba una Sociedad anónima titulada *Rio-Tinto Company (Limited)*, y que, por CEDER EL NEGOCIO á esta Compañía tomaban una *prima* de 150,000 libras en efectivo, ó sean 15 millones de reales, percibiendo otra de 60 millones en Obligaciones; la primera disfruta de un interés de 6 por ciento anual y la segunda de un 8 por 100: además, se daba por contratada la construccion de un ferro-carril con los Sres. Edwin, Clark, Punchard y Compañía en la suma de 775,000 libras ó sean 77 millones y medio de reales. Los señores Matheson y Compañía se reservaban además, segun otro documento, una comision del 1 por 100 sobre todas las operaciones de compra ó venta del mineral que se hicieran en Francia, Inglaterra y Colonias, por todo el tiempo que dure la dicha Compañía; y el Banco de Bremen se aseguraba igual beneficio ó PRIMA sobre todas las ventas y compras hechas en los demás paises, excepto Portugal y España, que regularmente serán cedidas á los señores Doestch y otros.

Excusamos comentarios sobre cuanto dejamos expuesto, pues sólo nos cumple consignar los hechos, y despues de verificarlo, despues de decir que la Compañía sevillana no ha transferido á nadie sus concesiones ni percibido beneficio alguno, preguntarémos á *La Epoca* y á *La Política*: ¿Quiénes son los PRIMISTAS? ¿A quién puede aplicarse con propiedad ese epíteto? ¿Podrá el segundo de dichos periódicos aducir pruebas de que la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva haya ofrecido ó pedido comisiones á los Compradores de las Minas, ni á nadie, por traspasarles su derecho? Nosotros le retamos de nuevo á que lo hagan, seguros de que su silencio será la mejor respuesta á las groseras calumnias que se vierten para que, descarriada la opinion, atribuya á aquella los reprobados manejos de que se viene haciendo uso, con el censurable propósito de arrebatarle lo que legítimamente le pertenece. ¡Conducta que al fin tendrá su merecido en la rectitud de los Tribunales de Justicia y en la conciencia pública, que sabe distinguir entre los propósitos dignos y los que se afanan por parecerlo aunque no lo sean!

Impenitente *La Política* en la poco envidiable taréa que se ha impuesto, pretende que el escandaloso exabrupto del señor Gil Berges, rasgando con inaudito atrevimiento los títulos de propiedad de la Compañía de Sevilla, es plausible, porque esta había invadido lo que pertenece á los Compradores; y, en son de moraleja, refiere el caso de un indivíduo que, habiendo adquirido un solar, se

lo encontró ocupado cuando fué á ejercer un acto de dominio; añade que el legítimo poseedor citó á juicio al que tales libertades se tomaba, y que, habiéndose presentado este en dicho acto con un Dictámen de Letrados, la víctima del atropello prefirió retirarse, porque sabiendo lo que es España hubo de temerle á un pleito. Pues bien, en otro artículo harémos ver á *La Política* que el apólogo es exacto, con la circunstancia de que el primer adquirente de buena fé se llama la Compañía de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto, cuyas concesiones, perfectamente ajustadas á derecho, puesto que no sólo las otorgó la Autoridad á quien competía hacerlo por la ley, sino que á mayor abundamiento fueron ratificadas por el Gobierno sin contradiccion alguna, datan del año de 1871, ó sea de *dos años antes* que las Minas se vendieran; y el invasor temerario es el que, habiendo adquirido estas en 1873 y solicitado los terrenos de dominio público en 31 de Diciembre del mismo, víspera del dia solemne en que aparece fechada la Orden famosa de 1.º de Enero, pretende atropellar á la Compañía (que los tenia pedidos desde el 16 de Noviembre de 1872 y concedidos por el Gobierno de la República desde el 9 de Junio siguiente), apropiándose así el trazado de aquella, sobre el cual recayó tambien en esta fecha aprobacion de dicho Gobierno, de acuerdo con lo informado por la Junta Consultiva de Caminos; cosas todas que se calla la Orden citada del dia 1.º

Respecto del papel de los defensores del ex-

traño huésped, héroe del cuento de *La Política*, no dirémos nosotros que se acomode al Jefe del Negociado de Ferro-carriles, ni al Director general de Obras públicas, que, sin duda por un deplorable error administrativo, han aconsejado al Ministro lo que, en último término, vendría á ser el expolio de la Compañía. Solo le ha faltado á *La Política* decir, y lo dirémos nosotros, que el infeliz propietario hizo muy bien en desistir del pleito, si temía encontrarse con una especie de señor Gil Berges, que así deshace lo hecho y sancionado con arreglo á la ley dos años, uno ó siete meses antes, como podia haber adjudicado á los Compradores de las Minas todas las Líneas concedidas en España, si decian hacerles falta para sus intentos.

III.

En nuestro anterior artículo ofrecíamos demostrar á *La Política* que la relacion entre su apólogo del *propietario suplantado* y el asunto que nos ocupa es exacta, con la circunstancia de que el legítimo dueño, á quien con cínico desprecio de la ley y de la justicia se despoja, es la Compañía sevillana, y el suplantador los Compradores de las Minas,

auxiliados por funcionarios á quienes distingue la torpeza, la ignorancia y una despreocupacion heróica. Vamos, pues, á cumplir la palabra empeñada, y, con lo que á este propósito digamos, quedará demostrado tambien que la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio Tinto no se atraviesa en el camino de nadie; antes bien alguien ha salido al camino que ella sigue y, exclamando: ¡aquí te quiero, escopeta! exije que abandone mal de su grado una propiedad adquirida legítimamente, que representa largos años de trabajo honrado, cuantiosos desembolsos y un derecho que siempre han juzgado sacratísimo todas las personas de buen vivir.

Por fortuna la taréa es tan fácil, como que se reduce á reiterar y ampliar la cita de fechas de documentos oficiales, que nadie podrá desmentir, inclusa *La Politica*; á quien retamos de nuevo á que lo intente, teniendo en cuenta que al público no se convence con insultos, sino con pruebas palpables. No habrá nadie capaz de negar la máxima orígen de todo dominio legítimo, de que: «quien es primero en tiempo es primero en derecho» y partiendo de ese principio inconcuso, preguntamos: ¿quién es primero en tiempo en el trazado del camino por el Valle de Rio Tinto? *La Política* huye cielos y tierra de la cuestion así planteada concretamente, porque si á él viniese tendria que bajar la cabeza doblegada por el peso de la justicia y de la lógica: en cuanto á la Orden testamentaria del señor Gil Berges, pone buen cuidado en ocultar

todo cuanto del expediente resulta, por la sencilla razon de que si no lo hubiera hecho, se veria claro que esa disposicion era un atentado escandaloso, muy superior á los dogmas de las escuelas comunistas más exageradas. Nosotros no tenemos esos escrúpulos, y expondrémos lisa y llanamente el caso.

Hace cerca de tres años solicitó la Compañía sevillana que, con arreglo al Decreto-Ley de Obras Públicas de 14 de Noviembre de 1868, se le concediese un Ramal, á partir de la estacion de Niebla, á Rio-Tinto.

En 26 de Junio de 1871 se otorgó á la Compañía por el Gobernador de la Provincia de Huelva, á quien por la ley competia, la concesion solicitada.

En 12 de Agosto de 1871 fué declarado de utilidad pública el Ramal por la misma Autoridad, con arreglo á lo dispuesto en el art. 8.º del Decreto-Ley antes citado.

En 25 de Noviembre de 1871 ratificó el Gobierno por Real Orden la anterior declaracion, expresando *que la consideraba firme y valedera, toda vez que habia terminado el plazo señalado para recurrir en alzada, sin que se presentara queja ni reclamacion alguna en contrario.*

En 16 de Noviembre de 1872, presentó la Compañía al Gobierno su trazado definitivo, solicitando se le adjudicáran los terrenos del dominio público.

En 21 de Noviembre de 1872 ordenó la Direccion General de Obras públicas que se remitieran

los proyectos detallados de cada una de las obras que hubieran de ejecutarse en los terrenos del dominio público que se pedian, y los planos topográficos y perfiles lonjitudinales en mayor escala.

En 23 de Marzo de 1873 remitió la Compañía los nuevos datos que se le reclamaban, y fueron admitidos sin ulterior observacion: de modo que segun se observa, en esta fecha, que con *imparcialidad* notoria cita la Orden testamentaria del señor Gil Berges, callándose todas las otras, no se hizo más que llenar un trámite en el expediente incohado cuatro meses antes.

El 7 de Junio de 1873 despues de oir los informes facultativos y el dictámen favorable de la Junta de Caminos, Canales y Puertos, suscribió el Ministro de Fomento el Pliego de condiciones para conceder los terrenos á la Compañía.

En 9 de Junio de 1873 se dictó una Órden del Gobierno de la República, *aprobando* dicho Pliego así como el *Proyecto* definitivo del Ramal, en el cual iba inclusa por consiguiente, y quedó *aprobada* una variante introducida en el estudio primitivo y que constaba ya en el expediente incohado en 16 de Noviembre de 1872; poniéndose, á consecuencia de ello, notas de *aprobacion* en *todos y cada uno* de los planos, memorias y demás documentos.

En 13 de junio de 1873 fué aceptado el Pliego de condiciones por la Compañía, devolviéndolo oficialmente en 14 del mismo, por conducto del Gobernador civil de la Provincia de Huelva, para que se cumpliese en todas sus partes la Órden del Gobier-

no fecha 9 de Junio, cuya última prescripcion *mandaba* que, cumplido aquel requisito, se llenase el único trámite formulario que restaba.

Resulta, pues, que desde el año de 1871 es la Compañía dueña absoluta del Ramal, por ella proyectado, entre Niebla y Rio Tinto, sin que el jurisconsulto más exigente pueda echar de ménos la más secundaria circunstancia en sus títulos de propiedad, que están á disposicion de cuantos quieran leerlos; resulta así mismo que desde el 13 de Junio de 1873 está ultimado un contrato perfecto entre la Administracion y la Compañía, por el cual es esta dueña de los terrenos del dominio público, y resulta por último que ambos derechos se hallan tan bien definidos y de tal manera ajustados á disposiciones legales anteriores, que nadie, absolutamente nadie, ni aun las mismas Córtes en quienes no reside la facultad de hacer leyes con efecto retroactivo, ni las Asambleas Constituyentes, que no pueden conculcar intereses creados á la sombra del derecho constituido, puede anularlos, á ménos que no fuese España un pais salvage donde la fortuna de las personas honradas estuviera á merced del primer advenedizo que de ella quiera incautarse con el auxilio de la osadía más desenfrenada, de la codicia y del cohecho; cosa que por fortuna ni ha sucedido ni esperamos suceda.

Pongamos ahora en frente de esas fechas las de los documentos en que pretenden fundar los Compradores de las Minas sus derechos.

El primero de todos es la ley de 17 de Fe-

brero de 1873 adjudicando las Minas á los señores William Edward Quentéll, Ernest H. Taylor y Enrique Doetsch por sí y en representacion de la casa Matheson y Compañía de Lóndres, y autorizando al Gobierno para que con arreglo á la Ley y Reglamentos de Ferro-carriles, concediera UN FERRO-CARRIL á los Compradores de las Minas.

El 21 de Marzo de 1873 se dictó una Orden de la cual parecía deducirse que, cualquiera que fuese el proyecto de los Compradores para construir su ferro-carril, era desde luego considerado de utilidad pública; pero, como la Compañía, reclamára contra esa Orden, se dijo por la Superioridad, en 13 de Mayo siguiente, que la declaracion de utilidad no podía recaer sino sobre un proyecto concreto, que aun no habian presentado los Compradores, á los cuales, se mandaba que suspendiesen, hasta que aquel requisito se llenara, toda gestion en los expedientes de expropiacion forzosa.

En 9 de Abril de 1873 solicitó D. Daniel Carballo, á nombre de los Dueños de las Minas, que se denegáran á la Compañía los terrenos del dominio público, y que se declarára caducada su concesion del Ramal, cuya solicitud FUE RECOMENDADA EN 12 DE ABRIL POR EL MINISTERIO DE HACIENDA (donde radican los Pagarés de los Compradores) al de Fomento; y por esta Secretaría se denegó en 9 de Junio la pretension de Carballo.

En 25 de dicho Junio se dijo por el referido Ministerio de Hacienda, *contra* lo prevenido en la Ley

de 17 de Febrero y la Orden del Ministerio de Fomento, que los Compradores se rijieran por el Decreto-Ley de Obras Públicas de 14 de Noviembre de 1868.

El 3 de Julio presentáron por primera vez los Compradores al Ministerio, su proyecto de ferro-carril, que se superpone en 38 kilómetros al de la Compañía, que consta de 52.

En 31 de Octubre de 1873 presentaron dichos Compradores una nueva solicitud, introduciendo variantes en su anterior trazado.

En 31 de Diciembre último, dia en que era inminente ya la crísis que 48 horas despues precipitó de su inmerecido puesto al celebérrimo señor Gil Bérges, pidieron los Compradores los terrenos del dominio público con nuevas variantes.

Y finalmente, tal priesa corría al referido señor Gil Bérges dejar ejecutado el atropello que meditaba, que, apesar de las graves preocupaciones de aquellos momentos, y cuando todo se habia hundido alrededor suyo, dictó, á lo que se ha dicho, despues de muerto, sobre sus propios escombros y los de aquella situacion, la Orden famosa, objeto de los encomios de *La Política*, que apareció en la *Gaceta* del 7 de Enero, con *fecha* de 1.º del mismo.

Rogamos á nuestros ilustrados colegas *La Epoca* y *La Política* y á todas las personas imparciales que se fijen en las fechas más arriba citadas; pues comprobándolas, no puede caber la menor duda de que, poseyendo la Compañía con perfecto derecho y declaracion de utilidad públi-

ca su Ramal *dos años ántes* que las Minas se vendieran, teniendo ya *aprobado* su proyecto, *concedidos* los terrenos de dominio público, y *ultimado* su expediente *antes* tambien de que los Compradores presentáran sus primeros planos, dichos Compradores son los intrusos que invaden la propiedad agena.

Sostener lo contrario sería parodiar la fábula del Lobo, que deseando comerse á la oveja, buscó el pretexto de que esta le enturbiaba el agua, cuando era lo contrario, puesto que la codiciosa fiera se hallaba aguas arriba. Nuestros cofrades madrileños tienen bastante seso para sustentar tamañas enormidades, y, como algo han de decir para justificar sus deplorables deslices, acuden á otros recursos que no se avienen con su carácter, segun nos proponemos demostrar otro dia.

IV.

Por absurda que sea una tésis, los que se resuelven á sustentarla públicamente procuran siempre, por un resto de pudor, referir sus argucias á fundamentos que siquiera tengan viso de racionales; así es que, comprendiendo los mantenedores de los Dueños de las Minas su falsa posicion en este escandaloso litigio, harto convencidos de que

seria una burla sangrienta sostener que aquellos pueden arrebatar sus concesiones á la Compañía sevillana PORQUE sí, se echan á nadar en el vacío en busca de un concepto vago de la ley, ó de una palabreja de ambiguo sentido, para darle tortura, é insultar á la opinion del pais, suponiéndola capaz de convencerse por torpes sofismas, de la moralidad de un atropello punible.

Y no puede menos de causar honda tristeza á los hombres de sano juicio, á todos los buenos españoles, el considerar la idea menguada que formarán de nuestro pais y de su Administracion raquítica los que dentro y fuera de la misma España se atreven á soñar con negocios desdichados, que nunca ocurren á los que abrigan la persuasion de ser falso aquella especie de adagio, vulgarísimo é inverosímil, *de que aquí se consigue todo cuanto se quiere con un poco de osadía y un mucho de razones, que, por decirlo así, se toquen y se pesen.*

Poderoso caballero es D. Dinero, y mucha respetabilidad ofrece este á quien lo tiene, en la actual sociedad donde tantas idéas falsas se sustentan. Bajo el punto de vista financiero no cabe duda en que inclina mucho la balanza á su favor quien echa en ella un nombre que pesa muchos millones; mas como la riqueza no supone justicia en todos los actos, nosotros, que financieramente respetamos mucho á los Compradores de las Minas, tenemos que preguntarles, en esta cuestion puramente jurídica: ¿en qué fundáis vuestro derecho para despojar del suyo á la Compañía de Sevilla?

En el artículo anterior hemos visto que todas las disposiciones legales atestiguan contra esa pretension monstruosa, que sólo podria formularse por un invasor tirano en pais conquistado; si bien es verdad que en el rebajamiento inverosímil á que hemos venido, puede que mañana quieran algunos considerar á España y á cuanto en ella existe, como mercancía de más ó ménos precio; pero miéntras no llegue ese caso será forzoso que, cuando se discute sobre si se pueden ó no pisotear las propiedades españolas y con ellas la justicia tan íntimamente ligada con la honra del país, preguntemos; ¿con qué derecho? Así interrogamos á *La Epoca* y *La Política,* bien seguros de que no nos responderán con el texto de la Ley de 17 de febrero, pues ya hemos visto que en ella no se hace otra cosa que autorizar al Gobierno para que concediera UN FERRO-CARRIL á los señores Matheson y Compañía, con la condicion de que se les otorgára con arreglo á la Ley de Ferro-carriles; condicion que luego barrenó, como ya hicimos notar, el Ministerio de Hacienda enmendando la plana á las Córtes, al decir en la Orden de 25 de Junio que los Compradores se regirían en el asunto del ferro-carril por el Decreto-ley de Obras Públicas de 1868, en vez de hacerlo por la Ley de 1855, que es la de Ferro-carriles, como la de 17 de Febrero ordena taxativamente.

Pero hagamos caso omiso de esa ilegalidad, milésima edicion de las innumerables que descaradamente se han cometido en daño de la Compañía

sevillana, y vamos á lo que importa. ¿De dónde sacan los Compradores de las Minas que al autorizar las Córtes al Gobierno para concederles UN FERRO-CARRIL, les daban el derecho de obtener cualquiera que se les antojára; aunque fuese uno ya concedido, como lo está el de la Compañía? ¿Saben siquiera á dónde nos llevaría ese despropósito? Si la Administracion hubiera sido tan deferente con la Compañía como acaba de serlo con la casa Matheson, CONCEDIÉNDOLE TERRENOS DEL DOMINIO PÚBLICO Á LAS 24 HORAS DE PEDIDOS, resultaría que como la Compañía solicitó los suyos en Noviembre de 1872, era posible que á esta hora tuviese tambien hecho todo ó parte del camino: y entónces, ¿se permitiría á los Compradores de las Minas incautarse de una Línea en explotacion, y de sus obras, como ahora se les quiere hacer dueños por la Orden de 1.º de Enero de los títulos, de los estudios, del fruto de los trabajos, y de los terrenos adquiridos por la Compañía sevillana?

Claro es que entregando á esta amarrada de piés y manos á los dueños de las Minas, como se hace en la Orden testamentaria del señor Gil Berges, puesto que se autoriza á aquellos para tomar cuanto se les antoje del trazado concedido á la Empresa sevillana y declarado de utilidad pública años antes de venderse el famoso criadero, y de que el Gobierno tuviera la menor relacion con la casa Matheson; claro es, repetimos, que, si este expolio se consumára, la Compañía tendria que abandonar su camino. ¿Y qué se hará, con los terrate-

nientes á quienes ha expropiado en una extension de muchos kilómetros; que ni pueden exigir la devolucion del precio de la expropiacion, IMPUESTA POR EL GOBIERNO, ni se han de avenir á quedarse sin el camino á que tienen derecho, á cambio de aquel gravámen? ¿Qué dirá el Gobierno á esos propietarios, cuando le reclamen la indemnizacion de los daños que les han ocasionado las contradictorias Ordenes del Ministerio de Fomento, cuyo último *firman* mira con tanto desden los intereses creados, que ni siquiera se le ocurre, por equidad, mencionarlos para que se les indemnice?

Ya ven *La Epoca* y *La Política* á dónde les quieren llevar sus inspiradores: y todavía se dolerán más del papel desairado que representan con sus destempladísimas invectivas, cuando, siguiendo el hilo de nuestro inflexible raciocinio, tropiecen con otro absurdo mayor del que hemos indicado. Si los Dueños de las Minas tenian la facultad de suplantar á la Empresa sevillana en lo que estaba poseyendo por títulos tan respetables como es la misma ley, segun hicimos ya patente, no admite duda que podrian verificar lo propio con cualquier otro proyecto que se encontrára en iguales circunstancias, y como son innumerables las líneas que pueden trazarse entre dos puntos de la periferia de una provincia pasando por otro punto intermedio, claro es que lo que, en último análisis, viene á pretender, en principio, la Casa Matheson y Compañía, es ejercer un monopolio exclusivo para construir cuantas líneas férreas puedan cruzar

la provincia de Huelva con estacion en Rio-Tinto: ó de otro modo: los Dueños de las Minas vienen á sentar con su proceder la mismísima teoría que si pretendieran dar por averiguado que con estas han comprado el derecho de explotar el movimiento mercantil de la Provincia de Huelva en sus relaciones interiores y exteriores. ¿Sostendrán *La Epoca* y *La Política* que las Córtes han vendido todo eso á la Casa Matheson? No, no pueden sostenerlo: y entonces, si los adquirentes de las Minas han de respetar algo, ¿dónde empieza, la excepcion? y sinó la hay, ¿porqué acaba de declararse de utilidad pública por el Gobernador de Huelva, otra Línea desde la de Buitron á las Minas de Rio-Tinto? ¿No pretenderá mañana la Casa Matheson que se anule tambien esa declaracion, con igual derecho al que ahora se le quiere dar y con tanto mayor motivo cuanto que esa Línea está implantada en el único recorrido sobre el cual tienen indudable dominio los Dueños de las Minas, miéntras que el de la Compañía es un estudio original suyo, no ideado ántes por nadie, como que atraviesa terrenos vírgenes hasta entónces de todo humano tránsito, y que ni remotamente se roza con el reservado por el Gobierno á la Casa Matheson? ¿Cómo el celosísimo señor Gil Berges no se opuso á la declaracion ántes expresada, conforme lo hizo á la concedida por la Autoridad provincial antedicha á una variante en el Ramal de la Compañía; variante lógica, necesaria y *ya aprobada* por el Gobierno de la República en su Órden, tantas veces citada, de 9

de Junio de 1873? ¿Por qué esos dos criterios? ¿Por qué dos pesos y dos medidas?

Misterios son estos que otros averiguarán, miéntras nosotros, continuando la taréa empezada en pró de altos y legítimos intereses, investigamos cuál es el verdadero derecho de los adquirentes de las Minas, con otras cosas que verá el curioso lector y que deben referirse para saludable aviso de los incautos.

V.

Decíamos, y aun probamos, en el anterior artículo cuán absurdo sería suponer que, al venderse las Minas á la Casa Matheson y Compañía, se le había enagenado con ellas el derecho de imponer su veto á la construccion de cuantas Líneas pueden atravesar la provincia de Huelva para satisfacer necesidades é intereses generales, pasando por Rio Tinto: ahora nos toca ampliar los raciocinios que, á propósito de esa faz de la cuestion, hicimos, relacionando con ella los términos en que se halla concebida la Ley de 17 de Febrero.

Porque nosotros, á quienes place ponerse en lo

justo, no desconocemos que el derecho en ella concedido á la Casa Matheson y Compañía para construir una Línea, no podía ser ilusorio: lo que negamos resueltamente és que ese derecho anule todos los demás preexistentes. Los Dueños de las Minas se hallaban en posesion de un proyecto concreto. ¿Cuál era ese proyecto? Demasiado lo saben aquellos, por que, como era natural en un negocio de tamaña magnitud, tuvieron buen cuidado de inquirir oportunamente lo que en ese punto les convino conocer.

El Banco de Bremen, (cuyo Director, el señor L. G. Dyes, es tambien uno de los Directores de la *Rio-Tinto Company, Limited*), dirigió en 14 de Setiembre de 1872, al Gobierno Español, por medio de la Embajada Española en Viena, la siguiente consulta, que suscribian los señores Schloss y Schlesinger:

«¿Se otorgará al Comprador de las Minas de »Rio-Tinto, por el Gobierno Español, la concesion »necesaria y la declaracion de utilidad pública »para un ferro-carril de las Minas á Huelva, ó de»penderá el Comprador de LA CONCESION EXISTENTE »YA para dicho ferro-carril?»

Véase, pues, cómo los actuales Dueños de las Minas sabian, ANTES DE COMPRARLAS, que había una concesion otorgada, y veámos qué respondió el Gobierno. Este, por conducto del Ministro de Hacienda, contestó en Real Orden de 30 de Setiembre de 1872 que concedería á los compradores de las Minas un ferro-carril INDEPENDIENTE (*tex-*

tual) del único que hasta entonces se había concedido; (ó sea el que parte de la Línea de Sevilla á Huelva, que nominalmente se citaba en la Orden), añadiendo el Ministro, que los estudios hechos por cuenta del Estado, y de que hacía mérito la Memoria publicada sobre la valoracion de las Minas, existían en poder del Gobierno para que los utilizára ó nó, segun le conviniese, el comprador de las Minas, que tambien podria renunciar á la concesion de la vía férrea expresada.

¡Loado sea Dios! que ya dimos con el trazado concreto que los Dueños de las Minas tienen derecho á seguir! Ya saben los Compradores, los colegas madrileños á quienes contestamos y el público, cuál era ese trazado: lo dice la Real Orden antes copiada: lo dice la Memoria que acompañaba á la Ley dictada en 1870 sobre las Minas, á la cual se aferran los inspiradores de los dos diarios citados, como á un clavo ardiendo, para sacar una consecuencia descabellada: el proyecto reservado á los Compradores es INDEPENDIENTE, ó lo que es igual, DISTINTO del concedido á la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva; es, en una palabra, el que estudiaron los Ingenieros del Gobierno por Trigueros, Béas, Valverde y Zalaméa, y ya esto lo concilía todo perfectamente dentro de la justicia, del derecho escrito, de la equidad y de la conveniencia del Estado.

El Gobierno se reservó ese proyecto para ejecutarlo, ó para si los que compráran las Minas quisieran utilizarlo; con él, se garantizaba la liber-

tad de accion, la independencia y los intereses de los Compradores, dejando á la libertad individual que acudiéra á satisfacer las necesidades generales por otros trazados. Era evidente, pues, que, respetando el estudio del Gobierno, todo el mundo podía estudiar cuantos á bien tuviera; con lo que se garantizaba así mismo el porvenir de la provincia de Huelva, que ni debe sacrificarse á la Casa Matheson ni á sus Minas, por importantes que séan, ni puede creerse asegurado con un ferro-carril puramente minero. ¡Pues no faltaba más, sino que, cuando el Gobierno cumple á los Compradores todo lo que les ofreció; cuando les entrega un trazado, tenga, porque se les antoje otro, ó quieran ser exclusivos, que dejár abandonados todos los pueblos de la provincia, sin permitirles que fomenten su riqueza ni se relacionen con las demás Líneas generales! Pues qué, ¿no hay en la provincia más Minas que las de Rio-Tinto? ¿Y de dónde saca la Casa Matheson que al comprar éstas, ha comprado el derecho de arruinar á otros muchos mineros, prohibiéndoles que disfruten de la misma facilidad en los transportes? ¿Será que el Gobierno, accediendo á tales gollerías, pretenda aniquilar á casi toda la industria minera Onubense? ¿Se han fijado bien los Mineros de Huelva, sus Ayuntamientos, sus Diputados á Córtes, su Diputacion provincial, en que, de consumarse el expolio intentado contra la Empresa sevillana, se decretaba la ruina de muchas familias, cuya fortuna está en otras Minas, y la de la más rica fuente de engrandecimiento en una di-

latada zona de la provincia?

Creemos que ni el Gobierno, ni la provincia de Huelva han comprendido todo el alcance que tienen las pretensiones irritantes de los Compradores; que, si así fuera, se hubiesen levantado en masa á confundirlas, protestando contra las intrigas que se ponen en juego para ocultar la verdad y sacrificar la fortuna del país á insaciables miras particulares. Intrigas que, en último término, quedan aplastadas entre los inflexibles términos de este dilema. Si los Compradores quieren vivir dentro de un privilegio, no tienen otro que seguir el camino que les reservó el Gobierno. Si abandonan ese privilegio é invocan el Decreto-Ley de 1868, se colocan en el círculo del derecho comun, dentro del que tienen que respetar todos los derechos creados por esa misma ley.

En cuanto á la Compañía sevillana hizo lo que debía; respetó el trazado del Gobierno, y se fué por el Valle de Rio-Tinto, siendo la mejor prueba de que, al obrar así, estaba en lo justo, que el Gobierno, léjos de ponerle obstáculos, le hizo todas las concesiones pedidas con arreglo á la ley; y además que, segun hemos dicho, acaba de declararse de utilidad pública, sin opositores, otro Ramal desde la Línea de Buitron á las Minas de Rio-Tinto. ¿Quiéren decirnos *La Epoca* y *La Política* si esta última Línea tiene tambien privilegio?

Faltos de todo fundamento legal, apelan los Compradores de las Minas á decir que á ellos se les ha otorgado el monopolio de la *exportacion* de sus

minerales: ¿Y quién pretende otra cosa? ¿No ven *La Epoca* y *La Política* lo pueril de esta salida, que, si no fuera por respeto al público, llamaríamos de pié de banco? ¿Quiére decir eso que nadie podrá construir ferro-carriles en la provincia de Huelva? ¿No saldrémos nunca de ese círculo vicioso? ¿Cuándo ha pretendido la Compañía sevillana que los minerales de Rio-Tinto se hayan de exportar forzosamente por su Línea? Lo cierto es que la exclusiva para exportar cobre, no es la exclusiva para monopolizar ferro-carriles, anulando las concesiones hechas de antemano: lo cierto es, que puede construirse el Ramal de la Compañía sevillana sin que por eso dejen los Compradores de hacer un camino y llevarse por él cuantos minerales extraigan. Nada más justo sino que dichos Compradores no quieran ser tributarios de nadie: con el objeto de eximirlos de toda servidumbre previnieron las Córtes que se les otorgase *un ferro-carril*, si llegáran á solicitarlo, y el Gobierno les dijo que ese camino que le reservaba era el estudiado por los Ingenieros del Estado: desde el momento en que contaron seguramente con hallar expedito ese trayecto ó cualquier otro no ocupado aún, estuvieron como ya dijimos completamente garantidos y exentos de que nadie les impusiera la ley. Además; aun prescindiendo del estudio oficial, ¿no hay otros trayectos para dirigirse desde las Minas á Huelva sin tropezar con el trazado de la Compañía? Y aun reduciendo los términos del problema, ¿no hay en todo valle dos orillas? ¿Por qué no asientan su Línea en

una, ó se cambian, segun sea preciso, para dejar los opuestos emplazamientos á quien tenga derecho á ocuparlos? ¿Por qué los Dueños de las Minas abandonan todos los trazados posibles, incluso el que el Gobierno les ha cedido, y, sin que nada les compela á ello, escojen el de la Compañía; que á esto equivale presentar un estudio que se superpone en 38 kilómetros al de aquella, cuyo Ramal mide 52?

Ni se créa tampoco que al fijarse en ese camino hayan podido pecar de ignorancia. Cuando el primer Ingeniero de dichos señores llegó á esta capital, tuvo una entrevista, segun nuestras noticias, con el de la Empresa sevillana, el cual (como esta realiza todos sus actos á la luz del sol), obrando con franca nobleza facilitó á su colega cuantas noticias pudieran serle útiles, llevando la hidalga confianza hasta entregarle un plano del trazado de la Compañía. Que ese plano fuera de mayor ó menor escala nada importa, pues para completar lo que en él faltase estaban los puntos de referencia, y subsistian sobre el terreno los piquetes, que en el lenguaje técnico decian: «De aquí parte el proyecto de la Compañía de Sevilla»: «por aquí lo ha continuado, escogiéndolo dos años antes de que las Minas se vendieran, y cuidando de apartarse del único estudio conocido, el del Gobierno, que ha respetado religiosamente:» «aquí habia arbustos corpulentos, encinas seculares, maleza infranqueable, que hasta hoy cerraron obstinadamente el paso á los hombres y que abatió á su costa la Compañía

de Sevilla para abrir ancho cáuce á las fecundas corrientes del progreso.» «En estos sitios jamás se había posado planta humana, y fueron los primeros en hollarlos los ingenieros de la Compañía, que, arriesgando mil veces su existencia en precipicios inaccesibles, trazaron la Línea que ha de dar vida exhuberante y próspera grandeza á lugares incultos:» «Aquí, anunciaban en fin aquellas señales, aquí existe algo que todo el mundo respeta en los pueblos civilizados; la obra del génio de un hombre; su original pensamiento, que, como sucede con todas las grandes invenciones, se tuvo por descabellado durante largo espacio; su idea, seguida con incansable afan por muchos años, sin que nadie en ella se fijára, hasta que, al verla tomar forma tangible despierta la codicia de los que trafican con el ageno talento y con el trabajo ageno; aquí, por último, existe una propiedad que amparan las leyes modernas y todo el derecho patrio.»

Seguramente el Ingeniero de la Casa Matheson, al recorrer ese estudio, no se sintió tentado por el demonio de la codicia; de seguro no se le ocurrió copiarlo, y así lo consignamos como tributo expontáneo á su honrada inteligencia; tanto más, cuanto que al ser invadido por gentes extrañas el camino de la Compañía, se interrogó á dicho señor sobre ese hecho inaudito, y fué su respuesta que era extraño á semejante atropello: mas es lo cierto que, apenas vuelto de su viaje el investigador de los Dueños de las Minas, recibió aviso la Empresa sevillana de que cierto número de personas

acababa de invadir su trazado del Ramal, ejecutando operaciones que parecian conducir á copiar su estudio. Surgiéron entónces las reclamaciones de la Compañía á los Centros Administrativos y á las autoridades judiciales; se consumáron nuevos atropellos, y á las quejas formuladas con el inconcuso testimonio de títulos y documentos fehacientes, contestó la Administracion con su lentitud escandalosa, con vagas respuestas, con ingerencias arbitrarias, que estorbaban la libre accion de los Tribunales de Justicia; y últimamente con la incalificable Orden de 1.º de Enero, que pretende hacer trizas los derechos de la Compañía, y que se asiente sobre sus ruinas la caprichosa voluntad de los Dueños de las Minas, sin que para ello nada ofrezca obstáculo; ni aun siquiera la informalidad de sus estudios y sus planos, que contrastan con los de la Empresa sevillana; pues de los datos *oficiales* resulta, que miéntras estos son una obra séria, acabada, como fruto del saber notorio y de la larga práctica de un ingeniero cuyos numerosos y notables trabajos merecieron siempre aprobacion y aun distinguido aplauso de los Cuerpos Facultativos, aquellos, los de los Compradores, se presentan de manera que ni las solicitudes ni las Memorias, concuerdan con los diseños, ni estos con la verdad del terreno, ni todas las obras de fábrica responden á las condiciones de solidez necesarias, habiendo puente de tal modo proyectado que, por no dejar paso á las aguas en la cantidad indispensable, causaria, si se construyera, la ruina de otras obras

que han costado cuantiosos desembolsos al Erario público.

Si *La Epoca* y *La Política* dudan de lo que decimos, sírvanse comprobar los hechos, ó hagan cosa que será más atinada; publiquen los *informes facultativos* sobre uno y otro proyecto, que ellos arrojarán luz bastante para que nuestros cofrades abran los ojos, que ahora deben de tener cerrados, cuando intentan cohonestar el proceder de los Compradores de las Minas: como cerrados los tienen al afirmar que la Compañía ocupa sitios de paso forzoso, y de aquí el choque, ó la coincidencia de los estudios; explicacion peregrina, que no pesa ni dos adarmes en el buen sentido de quien algo entienda en achaques de obras públicas; porque, ante todo, á la altura á que se encuentra la ciencia, no hay paso forzoso en ningun camino, disponiéndose, como se dispone, de soluciones infalibles para todas las dificultades y quedando reducido entónces el problema, á que cueste más ó ménos caro el ir por uno ú otro sendero. Y despues, ahí está para convertir en polvo ese colosal argumento, el Estado mismo, que, cuando los Compradores, fingiéndose víctimas, dicen que están forzados á atropellar el trazado de la Compañía, exclama, por la voz del Pliego de condiciones para la venta de las Minas: «No hay tal cosa; se puede ir á Rio-Tinto desde Huel»va por otra parte, y en prueba de ello aquí tengo yo »otro proyecto que han estudiado mis Ingenieros; y »ninguna necesidad tiene la Casa Matheson de mo»lestar á nadie, por que le tengo yo reservado ese

»estudio para su uso exclusivo.» ¿Dónde están pues, los pasos forzosos? Claro es, que, una vez escojido un trazado los hay dentro del trazado mismo; mas apártese la Casa Matheson y Compañía del de la Empresa de Sevilla, siga el suyo y se acabaron los puntos de paso forzoso

Luego si la Compañía posée su Ramal con todos los requisitos legales desde *dos años antes* que las Minas se vendieran; si los Compradores de estas, no tienen para nada necesidad de encontrarse con ella; si léjos de eso tienen otro camino, y con él garantida su independencia; si sólo con irse por ese camino, que es el suyo, está toda dificultad salvada; si á pesar de esto el conflicto existe, resulta patente que ellos son quienes contra toda ley y todo derecho lo han provocado; resulta que no es la Compañía la que se atraviesa en el camino de nadie; sino ellos los que, hallándola en la quieta y pacífica posesion de lo legítimamente adquirido, le salen al camino y pretenden arrojarla de su casa.

El raciocinio es tan vigoroso que los periódicos aludidos no podrán jamás desvirtuarlo; pero en cambio empléan otro, que equivale á decir: «Es cierto; la Compañía tiene razon en cuanto dice y reclama; lo que se hace con ella es una ilegalidad monstruosa, mas los Compradores de las Minas quieren su trazado y debe dárseles, porque la Compañía no ha pensado nunca en comprar las Minas.»

Esta manera de argüir, liándose la capa á la cabeza, y perdónennos nuestros lectores la familia-

ridad de la frase, no merece otra cosa que el silencio: sin embargo, nosotros que nos hemos propuesto no dejar en pié ni una arista del edificio levantado por nuestros colegas, haremos ver otro dia que tan débiles son en esa última trinchera como en las demás de donde acabamos de desalojarlos.

VI.

Recordarán nuestros lectores que, faltos de todo apoyo legal para sus descabelladas pretensiones, los defensores oficiosos de la Órden testamentaria del Sr. Gil Berges, se producen en términos que equivalen á decir: «Será un atentado inícuo el despojar á la Compañía sevillana; pero deben arrebatársele sus títulos de propiedad, porque, segun nuestras cuentas, nunca ha pensado en comprar las Minas de Rio Tinto.» Ó lo que es lo mismo: debe ser desposeida de su Línea la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Córdoba, porque nunca ha pensado comprar la poblacion de Sevilla, ni hacerse dueña de todo el movimiento mercantil de la plaza, y debe regalarse ese camino á los propietarios y comerciantes de Sevilla, que son los que créan el movimiento que

alimenta la Línea: debe arrebatarse su camino á la Compañía dueña del de Sevilla á Cádiz, porque nunca ha soñado en comprar todas las viñas de Jeréz, todas las bodegas, ni mucho menos el mar, que tanta vida le presta: debe, en fin, declararse caducada la concesion de la Línea de Sevilla á Mérida, porque su concesionario no es dueño de las Minas del Pedroso por donde pasa.»

Ya se comprende que no vamos á perder un tiempo precioso discutiendo tan estupendos desatinos; teníamos necesidad de conducir hasta sus naturales límites ese absurdo, y una vez hecho así, volvamos á fijarnos en lo que merece ocupar á las personas sérias. Sin duda la *Epoca* y *La Política*, interrogan acerca de la intencion de la Compañía Sevillana respecto de las Minas, porque se empeñan en que aquella sólo trataba de utilizar ventajosas posiciones, con relacion á los Compradores, y esperan que, cayendo en tan torpe lazo, se les diga, como medio de alejar toda indigna sospecha, que jamás había pensado dicha Empresa en el asendereado criadero; pero si tal aguardan, se llevan un chasco solemnísimo, porque como ese sistema se nos antoja cándido y vulgar, les dirémos rotundamente la verdad que de nuestras noticias resulta. Sí, caros colegas, el iniciador de la idéa de construir una via férrea por el valle de Rio Tinto y la Compañía sevillana que obtuvo la concesion arrancando de su Línea de Sevilla á Huelva, tuvieron en cuenta las Minas de Rio Tinto al ocuparse de su pro-

yecto; cosa tan natural, tan lógica, que sostener lo contrario sería tanto como suponer desprovistas de sentido comun á las personas que componen la Sociedad sevillana.

¿Cuándo han visto nuestros apreciables cofrades que se proyecte un ferro-carril por zonas donde se carezca de produccion suficiente para alimentar el movimiento? ¿Cuándo han visto que deliberadamente se malgasten sumas enormes para hacer una vía férrea por donde no han de solicitar el trasporte, ni viajeros, ni mercancías? Por otra parte, periódicos tan ilustrados no pueden ignorar lo que es rudimentario en las ciencias económicas en cuanto se refiere á la division de los aspectos de la vida económica de los pueblos; aspectos que entrañan un mismo principio y se afirman paralelamente en igual sentido completándose y auxiliándose; pero que no por eso dejan de ser distintos, reclamando, por lo tanto, para traducirse en un órden de hechos, diversos elementos adecuados á su propia naturaleza y diversas aptitudes en los que los realizan. De aquí la division del trabajo, y de aquí el que sean cosas diversas el comercio, la industria propiamente dicha, y las industrias auxiliares que sirven de medios intermediarios para relacionar la riqueza en sus varios caractéres por el trasporte y el cambio; de aquí el que séan cosas bien distintas la produccion, y el cálculo, estudio y ejecucion de los medios para conducir á los mercados las cosas producidas. Y si nuestros colegas saben eso, si no

se les oculta que lo comun es que el minero sea minero y el constructor constructor, obedeciendo ambos á la misma ley que les acerca y confunde, ¿cómo preguntan si al trazar la Línea por el valle del Rio-Tinto se ha pensado en las Minas del mismo nombre?

Sí, ya lo hemos dicho, la Compañía sevillana tuvo en cuenta las Minas de Rio-Tinto. ¿Para qué? Esta es la cuestion que *La Política* plantéa con cierta sonrisa maligna, y que vamos á discutir con frialdad en todos sus detalles. ¿Pudo ser su objeto, como el buen colega indica, imponer la ley á los Compradores de las Minas? Nó, pues no habiendo pasos forzosos, como ya hemos visto por el anterior artículo que no los hay para ir de Huelva á las Minas, y teniendo además asegurado los Compradores el obtener de balde el camino proyectado por el Gobierno, les era facilísimo burlar á quien quisiera hacerles la forzosa. A mayor abundamiento, la época en que la Compañía obtuvo sus concesiones, anterior en dos años á la venta de las Minas, desvanece aquella idéa; y si aun eso es poco, nosotros, que nos hemos propuesto probar cuanto decimos, citarémos dos hechos que sellarán forzosamente los lábios de *La Epoca* y *La Política* en ese punto, haciéndoles confesar, por ser de toda evidencia, que, cuantos móviles han guiado á la Compañía sevillana son lícitos, dignísimos y honrados.

Es el primero que en el año de 1860, cuando nadie sospechaba siquiera que el temor á la ban-

carrota obligaria TRECE AÑOS MAS TARDE al Estado á enagenar una joya del suelo pátrio, el Sr. D. Cárlos Lamiable, de quien es cesionaria la Empresa de Sevilla, para hacer ostensible la conveniencia de la Línea á Huelva, hablaba en documentos de que hay referencias en los Centros oficiales de la construccion de un Ramal á Extremadura pasando por Rio-Tinto. La segunda prueba de que jamás hubo en la Compañía la idéa de sacar partido de mala índole de esta ó de la otra posicion es que, excitada por un señor Ministro, ante personas respetables, segun digimos tambien en otro artículo, á facilitar una inteligencia decorosa con los Compradores de las Minas, expuso que, sobre la base de no dar ni recibir primas y de que se reconociesen sus derechos, estaba dispuesta á fijar una tarifa económica para la conduccion de minerales, nombrando árbitro de los tipos, en caso de divergencia, al mismo señor Ministro, para que nunca se creyera que queria imponerse, y que, en términos convenientes, no tendria dificultad en dar participacion á los Compradores de las Minas en sus proyectos.

Estos son detalles íntimos que conviene referir para que se sepa de parte de quien están la rectitud, la alteza de miras y la buena fé, y de qué lado las arbitrarias imposiciones y la terquedad maliciosa é injustificada: juzguen ahora las personas imparciales y desinteresadas.

La Compañía sevillana, pues, tiene, aparte de su derecho, un pensamiento al insistir en sus propósitos, pensamiento que responde á un plan vasto,

importante y patriótico, en el cual entraban las Minas de Rio-Tinto como uno de tantos términos, sin que fuera el exclusivo ni mucho ménos. ¿Quién ha dicho á *La Epoca* y á *La Política* que en la ancha zona de que se trata sólo ese criadero puede ser la base para el entretenimiento de una gran via de comunicacion? Pregunten nuestros colegas á personas conocedoras del terreno; pregunten á los Ingenieros de Minas; pregunten á los de Caminos, y todos les dirán que entre Niebla y Rio-Tinto, y en una faja inmensa transversal al trazado de la Compañía, se encuentran muchas minas de hierro, plomo, manganeso y piritas, que no se explotan por falta de transporte económico, del que carecerán tambien ahora probablemente; pues si las tarifas de otra Línea enclavada en la misma comarca, tarifas que han sido aprobadas por el Gobierno, fijan el precio de un real y veinticinco céntimos por kilómetro para la conduccion de cada tonelada de mineral, precio cuatro veces mayor que el que deben pagar éstos, calcúlese el que pedirán por igual servicio los Compradores de Rio-Tinto, que con privilegio exclusivo, segun dicen, y con el carácter de Empresa libre, tienen el interés de impedir que vayan agenos minerales á hacerles competencia en los mercados extranjeros.

Véase por qué decíamos que el derecho que pretenden tener los Compradores de las Minas, y que, aun siendo infundado, tanto favorece el Gobierno, era ruinoso para la industria minera de la provincia de Huelva, amen del daño inmenso que

infiere á los intereses generales al privarles de un ferro-carril que los fomente; pues no debe olvidarse que lo que la Casa Matheson y Compañía ó sus cesionarios piensan hacer hasta hoy, como la misma *Epoca* confiesa al hablar de una via de tres y medio piés de latitud, es un camino minero; miéntras que la Compañía sevillana se propone construir una Línea de carácter general, que no sólo sirva á las Minas sino tambien á las poblaciones industriosas existentes en la misma zona; que recoja los productos agrícolas y les abra mercados donde alcancen valores ventajosos; una Línea, en fin, que, por ser la mejor bajo el punto de vista técnico, la más fácil relativamente, la más lógica y la más económica (circunstancias por las cuales, dicho séa entre paréntesis, la codician otros que, sin haberse tomado el trabajo de estudiarla, quieren llevársela con sus manos lavadas ó no lavadas, que eso no hay para qué profundizarlo), por esas circunstancias, repetimos, llegará con indisputables ventajas hasta Zafra en la Línea general Bético-Extremeña, poniendo sus frutos en su puerto natural, que es Huelva.

Tal es el importante proyecto de la Compañía sevillana; no de ahora, sino de muy atrás, como lo comprueba el haberlo expuesto en una Memoria presentada al Gobierno en 16 de Noviembre de 1872 (antes, por tanto, de venderse las Minas), y el que en 1.º de Abril de 1873 se le concedió el permiso para hacer el estudio de la prolongacion del Ramal hasta Zafra. Hé aquí el proyecto concebido, no para to-

mar posiciones, sino para fundir legítimamente aspiraciones particulares con el comun adelantamiento, desarrollando y reuniendo intereses nacionales, mucho más respetables y de muchísima más monta que pueden serlo los que buscan para hacerse valer sendas tan oscuras como torcidas y reprobadas.

Ya se nos figura ver á los patrocinadores de la nunca bien ponderada Orden del señor Gil Berges, hurtarse al peso de las razones nuestras y salirse por la tangente exclamando: «nosotros lo que preguntamos és si la Compañía sevillana ha pensado en la compra de las Minas;» pregunta hecha con su sal y pimienta, y de la que á nuestra vez pudiéramos apartarnos por ser de todo punto impertinente, y por que no es lícito, en buena lid, entrar en el sagrado de las intenciones; pero tambien se equivocan de medio á medio *La Epoca* y *La Política* si esperan esa conducta de parte nuestra; que, ya puestos en el camino, estamos resueltos á no quedarnos á mitad de la jornada. ¿Pensó la Compañía sevillana en la compra de las Minas? Vamos á contestar muy categóricamente á nuestros colegas.

Pensó tanto que, durante no escaso tiempo, estuvo en negociaciones con respetabilísimas Casas Inglesas, para que presentáran, en combinacion con ella, proposiciones para la adquisicion de las Minas, y á este fin les facilitó todos los datos y noticias necesarios, exponiendo la manera de llevar á cabo, con verdadero éxito para los que la emprendieran y para el país, operacion tan importante.

¿Por qué no llegaron á hacerse tales proposiciones? Descuiden nuestros colegas, que hemos de decírselo ántes tal vez de lo que ellos quisieran; pues al par que averiguamos eso, investigarémos, cómo y para qué se han quedado con las Minas los que hoy las poséen, y de dónde viene el inmenso descrédito que pesa sobre ese negocio y sobre los celebérrimos Pagarés de Rio-Tinto.



VII.



La forma inconveniente y destemplada en que plugo á los inspiradores de *La Epoca* y *La Política* tratar un asunto que, ya que no por otros motivos, por rozarse tan de cerca con los intereses del país y con el prestigio de la justicia reclamaba el ministerio de la fria razon y el sosiego de la imparcialidad severa, ha sacado esta cuestion de quicio; pues, debiendo ventilarse, como en más de un caso creemos haber dicho, en el palenque cerrado del derecho, se ha venido á dar hasta en el íntimo asilo de las intenciones; último refugio á donde se acojen nuestros ilustrados colegas al pronunciarse en retirada. Siguiéndoles á él, para que nunca se diga de nosotros que dejamos el campo

desierto por carecer de armas de buen temple, probamos en el anterior artículo que el pensamiento de construir un Ramal de Niebla á las Minas de Rio-Tinto, si bien no extraño á las Minas de este nombre, era de todo punto independiente de la enagenacion de las mismas, toda vez que se formuló *trece años ántes* que se vendieran, siempre con la tendencia de unir á la provincia de Huelva con Extremadura, asegurando el desarrollo de la industria minera de aquella zona, con cuyos productos todos se aseguraba el sostenimiento de la Línea, aunque no se contára con el criadero de Rio-Tinto.

Pero, desentendiéndose de todo esto, se pregunta: ¿Ha pensado alguna vez la Compañía sevillana en la compra de las Minas? Ya hemos contestado que sí, y debemos repetirlo; añadiendo que con ese objeto estuvo durante una gran parte del año de 1872 en estrechas relaciones con Casas de Inglaterra, tan importantes, tan poderosas y tan respetables como la que más lo séa. Si esas Casas no llegaron á formular sus proposiciones se debe en parte al criterio funesto con que en España se plantéan todas las cuestiones de Hacienda, y en parte á circunstancias que honran mucho á la buena fé de la Empresa sevillana, iniciadora de esas negociaciones. Ella no se propuso nunca tener á la intriga por base de su prosperidad, ni deber esta al agio ni á manejos ambígüos; ni arriesgarse, ni arriesgar á otros en una especulacion ruinosa, para tratar de que se convirtiese luego en pingüe negocio, fascinando á un tercero para

cedérselo con una prima, aunque este tropezára con un desastre donde creyó hallar la fortuna. Ni se le ocurrió siquiera que utilizando la debilidad de estos, la hipócrita integridad de aquellos, los efectos de la calumnia y los alcances de villanas imposturas; sorprendiendo, en fin, la buena fé de algunos periódicos, se podia hacer ver lo negro blanco y lo blanco negro, poniendo en todas partes la justicia á los piés de la más cínica inmoralidad. La Compañía pensó tan sólo en una operacion lícita, realizada por las anchas vias de la rectitud y de la verdad, con ventaja suya y del Estado: no aspiraba á preparar un traspaso financiero, ni á especular con el nombre de las Minas, sino á que, al legítimo beneficio de los adquirentes, fueran unidos un ingreso efectivo para el exháusto Erario público, el bienestar de aquella comarca y la explotacion de las Minas. Con ese criterio se dirigió á Casas poderosas, que, por la variedad de sus vastas operaciones, estaban en aptitud de elevar dicha explotacion á gran altura, exportar los minerales, beneficiarlos en fábricas de productos químicos y presentarlos en sus mercados naturales; pero la aparicion en la *Gaceta* de Madrid de un Decreto de cierta trascendencia económica y el giro que últimamente dió el Gobierno al negocio de la venta de las Minas, impidieron que se hiciesen las proposiciones preparadas por la Compañía sevillana.

Los Compradores de las Minas no las adquirieron para sí ni para explotarlas; su negocio

era puramente financiero, y lo prueba el casi abandono en que hoy se encuentran los trabajos, y el que, apénas publicada la Ley de 17 de Febrero, se apresuráron á promover la formacion de una Compañía, traspasándole la compra mediante primas que ascienden á 75 millones de reales, segun vimos en uno de los artículos anteriores. De modo, que, cuando no hubo postores á las Minas al sacarlas á subasta por segunda vez en 371 millones de reales; cuando no hubo quien se atreviera á adquirirlas por ese precio, apesar de que toda la Europa financiera tenia fija la vista en la subasta, la Casa Matheson y Compañía, compra las Minas en dichos 371 millones (números redondos) y las traspasa á la Compañía *Rio-Tinto Limited* en 446 millones, ó sea en 75 millones más del precio que todos los hombres más entendidos en negocios habian estimado ruinoso; dadas las condiciones del mercado de las piritas, que hallándose superabundantemente abastecido, no consiente que se obtenga el legítimo interés que de semejante capital hay derecho á esperar.

Pero no bastaba esto: el negocio, que ya era malo de suyo, ha sido recargado de un modo enorme sobre esos 75 millones de prima, pues no habrán olvidado nuestros lectores que, á más de ésta, los cesionarios se reservan otras primas cuantiosas, en forma de comisiones de dos y medio y uno por ciento sobre todas las compras y sobre todas las ventas de mineral que se hagan mientras la Compañía *Rio-Tinto Limited* exista;

haciendo pechar á la misma con otro gravámen de mucha cuantía, al imponerle la obligacion de abonar 77 $\frac{1}{2}$ millones por un ferro-carril que se daba por contratado, y que, dicho séa de paso, ni siquiera había podido estudiarse: de manera que esa cuenta es una cuenta galana echada al aire, demostrándolo así la estadística del costo de los ferro-carriles mineros, ninguno de los cuales ha salido, en condiciones análogas se entiende, por más de 400,000 reales el kilómetro.

Tenemos, pues, que, con ese nuevo capítulo, superior en más del doble á lo que en último término debiera costar el camino; y admitiendo que las comisiones de uno por ciento sobre ventas y dos y medio por ciento sobre compras equivalgan á un millon ochocientos cuarenta mil reales anuales, tomando el importe de las primeras con relacion á la cifra inverosímil de 500.000 toneladas anuales de exportacion de minerales, y á que ascienda á seis millones de reales el importe del cobre fabricado al pié de las Minas; y el de las segundas respecto sólo á las compras de efectos para aquellas y demás dependencias, por valor, puede suponerse, de ocho millones de reales, resulta que el verdadero precio en que los Compradores han traspasado las Minas á la Compañía anónima es el siguiente:

Tipo de adjudicacion. . . . . , . .	371	millones.
Primas de la trasferencia.	75	”
Exceso de costo de la construccion del Ferro-carril. (1)	37 ½	”
Prima ó comision de 1 p.% sobre la venta de 500,000 toneladas, á 3 libras, 3 chelines y 3 peniques (véase el prospecto de emision) ó sea á 316 reales, lo cual dá un resultado de 1.580,000 reales.		
Prima sobre la venta del cobre fabricado al pié de las Minas por valor de 6 millones anuales, importante 60.000 reales, que añadidos á los 1.580,000 antes expresados, componen un censo anual de 1.640,000 rls., que al 8 p.% representa un capital de. . .	20 ½	
Prima ó comisiones sobre las compras valuadas en 8 millones de rls. á 2 y medio p.% ó sean 200,000 reales de censo, que al 8 por 100 corresponden á un capital de.	2 ½	”
Total que en definitiva pagará la Compañía Anónima *Rio Tinto Limited.*	506 ½	millones.
Y como las Minas salieron la segunda vez á subasta en dichos.	371	”
Resulta una diferencia de.	135 ½	millones

sobre el precio que, dada la cantidad de piri-

(1) No se considera en este cálculo como exceso de costo del Ferro-carril más que la cantidad que se indica, porque, si bien teniendo este 82 kilómetros, debería importar sólo 32.800.000 rs., á razon de 400.000 reales el kilómetro, estimamos su costo en 40 millones, por entrar en él lo que habrá de invertirse en la construccion del Muelle de Embarque en Huelva y del Túnel que en Rio-Tinto ha de poner la via en contacto con el interior de las Minas.

tas realmente vendible, asustó por excesivo á todos los industriales sérios y que verdaderamente se proponian la explotacion del criadero de Rio-Tinto, que no eran pocos en Europa.

Diferencia enormísima, que explica el fracaso que ha sufrido la Compañía *Rio Tinto Limited* al intentar una emision de acciones, á la que el pueblo Inglés, eminentemente práctico; que busca la verdad desnuda en el lenguaje contundente de los números, y que tiene un olfato exquisito para adivinar en qué casos un título posesorio puede convertirse en una promesa de ruinoso fiasco, ha vuelto la espalda.

VIII.

Despues de estudiar *al desnudo* la famosa operacion que los Compradores de las Minas han pretendido hacer con la Compañía *Rio Tinto Limited*, estudio tan imparcial y exacto, como que se funda en datos facilitados en su prospecto por aquellos, no habrá quien extrañe el ruidoso desengaño que acaba de sufrir dicha Compañía con la malograda emision de sus acciones; pero to-

davía parecerá más lógico ese desenlace recordando que si al sentido práctico de los Ingleses no podía ocultarse que era demasiado pedir el exigirles 506 millones por lo que nadie quiso tomar en 371, tampoco era fácil admitiesen como artículo de fé las fantásticas promesas que se les hicieron respecto de los rendimientos del negocio, y que en el prospecto consabido se hacian subir á 83 $\frac{1}{2}$ millones anuales, ó sea, como el mismo prospecto dice, á un 35 por 100 sobre el capital en acciones. ¡Lástima grande que tan soberbio castillo se levantára sobre la frágil base de movediza arena!

¿Por qué contaban los Compradores con tan exhorbitante ganancia? Por que parten del equivocado principio de que exportarán 500,000 toneladas al año al precio de 3 libras, 3 chelines y 3 peniques, y fabricáran anualmente cobres al pié de las Minas por valor de 6 millones de reales, y como tales premisas son inexactas, los Ingleses, que se dan por muy contentos con obtener en sus especulaciones industriales de 6 á 8 por 100 para sus capitales, se limitáron á mirar con una sonrisa de incrédulo desden el reclamo de los Compradores de las Minas. En cuanto á nosotros, para persuadirnos de si esa conducta fué ó nó discreta, apelarémos al lenguaje convincente de los números.

El principal y casi único mercado de las piritas es el de Inglaterra, que se surte de la Península Ibérica (España y Portugal) para cubrir las 4|5 partes de sus necesidades, y toma el resto, hasta el completo del consumo, de Irlanda, Sue-

cia, etc. El mercado francés se surte de las minas de su mismo país, y en los demás de Europa sucede lo propio. Nos hallamos pues, reducidos para el caso que nos ocupa al mercado inglés, cuya importancia era en 1872 de 520,000 toneladas al año próximamente, que con el aumento que se viene notando en la última década habrá podido elevarse á 545.000 toneladas en 1873, y que tal vez llegue en 1874 á 570.000, siguiendo la misma progresion.

Para cubrir ese consumo, y refiriéndonos sólo á lo que sale de la Península, ó sea á las 4[5 partes del movimiento de mineral asignado al año de 1873, tendrémos 436.000 toneladas, que sin dificultad puede probarse que han salido: de las Minas del Thársis 250.000; de las de Santo Domingo (Portugal) 150.000; de las del Buitron y de la Poderosa 30.000; y de las demás minas de las provincias de Huelva y de Sevilla 6.000. Total igual, 436,000 toneladas. (1)

Con ese rendimiento, tenemos surtido el gran mercado; pudiendo sólo prometerse Rio Tinto ir entrando paulatinamente, y en union con otros nuevos criaderos, que cada dia van poniéndose en explotacion, á cubrir las excedencias que, por efecto del aumento gradual que antes hemos indicado, vayan siendo necesarias; no sin conside-

(1) No figuran en este cálculo las Minas de Rio-Tinto por no haberse presentado aún sus productos en el mercado de piritas; como que hasta hoy consisten sólo en el cobre fabricado al pié de las mismas, y exportado luego en cantidad de unas 600 toneladas anuales.

rar que hay Minas, como la de Santo Domingo, que teniendo su capital amortizado, ó como las del Thársis, que regularmente acabarán de reembolsar el suyo en este año, trabajan y trabajarán sin la pesada carga de los intereses, siendo todas sus utilidades repartibles como dividendos, ó séan beneficios líquidos, y pueden, por lo tanto, rebajar considerablemente el precio de sus productos y aumentar por consiguiente el consumo que de ellos haga el mercado, luchando con ventaja con los nuevos productores; quienes han de realizar además en los primeros tiempos cuantiosos gastos para montar su explotacion, y para lo cual necesitan los de Rio-Tinto, sobre su ya excesivo y recargadísimo capital, otro tambien muy considerable, como que no bajará de 150 millones de reales.

¿Dónde está, pues, la posibilidad de vender 500.000 toneladas al año; ni la de que cada tonelada pueda dejar una utilidad de 31 chelines, ó sean 155 reales, fijada por la Compañía *Rio-Tinto Limited* en sus citados prospectos; ni, por último, la de que los accionistas puedan obtener el interés de un 35 por 100, que se les ofrece?

Pues si esto es así, y ha fracasado además la primera operacion intentada por dicha Compañía, esto es, la emision de 225,000 acciones de á diez libras cada una, ¿quién puede asegurar que no ha de caber igual suerte á todas las demás emisiones que la misma proyecte, así de acciones como de obligaciones?

Pero ¿no sabian todo eso los Compradores, ántes de presentarse en la subasta? Y sabiéndolo, ¿no puede ya explicarse fácilmente la actividad con que han querido trasferir, mediante pingües recompensas, su *brillante* adquisicion á una Sociedad Anónima, que, á poco de creada, debia tropezar, como ya tropieza, no sólo con la falta de los capitales indispensables, sino con el temor angustioso de no encontrarlos nunca, á ménos que los primeros adquirentes no los faciliten? ¿No explica todo eso, si se une á la manera ilegal como se ha procedido en el cange de los Pagarés, (que en lugar de la firma respetable de la casa Matheson, parece llevan, al decir de un colega madrileño cuyas afirmaciones nadie ha desmentido, otra firma que jamás será en plaza lo que aquella), no explica, repetimos, el descrédito de los citados Pagarés?

Concíbese, hasta cierto punto, que algun señor Ministro diera muestras de atemorizarse al oir que los Compradores de las Minas pedirian la rescision de su contrato, si no se despojaba á la Compañía sevillana de su Ramal á Rio-Tinto; pero semejante impresion seria muy pasajera, pues bien pronto se comprende que el Gobierno no estaba obligado á dar á los Compradores cuanto pidieran (que ni el Estado ni los particulares aceptan obligaciones indeterminadas, ni en derecho tienen valor semejantes contratos), sino aquello que constára en las estipulaciones de la venta; y, dándoselo, si aún hablaban de rescision solo se explicaría por una de dos cosas; ó por efecto de una ignorancia tenaz,

que en derecho sólo conduciria á la pérdida por su parte del depósito dado en prenda de la compra de las Minas; ó por el deséo irrealizable de hallar en la primera negativa un pretesto fútil para retirarse del negocio, y exigir una indemnizacion, exclamando: *¡ahí queda eso!*

Los que celebraron el contrato de Compraventa sabrán hasta dónde se hayan comprometido; pero, como no exista alguna cláusula secreta, que todo es posible, saben como nosotros que la amenaza de la rescision no puede tomarse en sério, pues de los documentos publicados no resulta en manera alguna que la Compañía de Rio-Tinto tenga el derecho de romper su contrato si no se le dá cuanto se le antoje pedir, incluso aquello que jamás ha podido ni puede dar Gobierno alguno; esto es, la propiedad agena.

Véan pues nuestros apreciables colegas *La Epoca* y *La Política*, si teniamos razon al decirles que en último término no agradaría á sus inspiradores el que se entrára en las interioridades de ese negocio.

Considerando cuanto queda expuesto, y que hemos fundado no en hipótesis ni apreciaciones, sino en *hechos* indubitados é incontrovertibles, ¿es aventurado temer que no serán muchos los plazos de la venta de las Minas que pueda pagar la Compañía *Rio-Tinto Limited*? No nos lo parece, pues no es posible desconocer que esta se halla herida de muerte desde el fracaso de su emision; pudiendo, pues, asegurarse que la famosa venta, de que se

suponia depender la salvacion de Hacienda pública, ha venido á ser, por la manera de realizarla, y por cuanto despues se ha hecho en este asunto, una verdadera desdicha.

?Y para esto se ha pretendido otorgar hasta lo injusto á los Compradores de las Minas? ¿Para esto se escarnecen las leyes, se pasa por encima de las Córtes, se desconoce la eficacia de los derechos legítimamente creados, y se atropella la propiedad privada? ¿No asombra que tales cosas se concedan, aun más de lo que asombra el que se pidan? ¿Qué pensar de Gobiernos cuya debilidad é injusticia en el dar hasta lo absurdo, rivalizan con el atrevimiento de los que se imponen con sus ofensivas exigencias? ¿Qué hay al final de tantas tinieblas? ¿Cuáles y *de quienes* son los proyectos raquíticos, utópicos y fantasmagóricos, de que nos hablaba *La Política*? Por respuesta á las anteriores preguntas bastará recordar á nuestro colega que el peor de los enemigos es el amigo demasiado celoso.

IX.

Demostrada del modo mas incontestable en los artículos anteriores la exactitud de todos nuestros asertos, no con afirmaciones gratuitas, sino, probando hasta la saciedad cuanto se ha dicho, hemos realizado el objeto que nos propusimos en defensa de la justicia y de los altos intereses del país, que ha comprometido el señor Gil Berges con asombrosa temeridad. Mas ha de sernos per-

mitido, antes de dar paz á la pluma, añadir algunas palabras para que, así como se ha visto la sin razon del proceder extraño de la *La Epoca* y *La Política*, queden en el lugar que les corresponde algunas reticencias de mal género deslizadas en algunos artículos, por obra y gracia de sus inspiradores.

La Política, por ejemplo, ha obsequiado á la Compañía sevillana con el epíteto de «célebre», y en verdad que el colega anduvo afortunado en su ingeniosa inventiva, puesto que dicha Empresa ha de adquirir celebridad justificada por la interminable série de ilegalidades con que se la abruma; por la obstinacion con que los Centros administrativos le cierran las puertas de la justicia; por la docilidad con que las del favor se abren al más pequeño deseo de sus adversarios por la presicion con que estos vuelven obedientes y flexibles á medida de su capricho, y en contra de la misma Empresa, los más premiosos resortes; y sobre todo por haber creido cándidamente que los caminos mas cortos y expeditos para realizar proyectos útiles á los intereses generales y particulares, eran los que la rectitud prescribe, los que la moral señala, los que la ley determina. Semejante confianza es tan pueril que, á no dudarlo, merece los honores de la celebridad, y debe ser escarnecida por cuantos escépticos pululan en Madrid nutriéndose en la corrompida atmósfera de los *negocios*.

Tambien ha sido obsequiada la Empresa se-

villana (y ahora aludimos especialmente á lo que se refiere á su carácter de constructora de su Línea principal, ó séa de Sevilla á Huelva), con la denominacion de «Compañía de los 28 millones»; sin duda con la sana intencion de crearle un concepto desfavorable, pues con eso de los 28 millones, que venga ó no á cuento se saca á plaza, haciendo abstracion completa de las rectificaciones una y mil veces hechas, se quiere dar á entender que la vida de la Compañía costará al Estado una dádiva igual á esa suma; que hay contradiccion entre la renuncia al anticipo hecha hace cuatro años y las reclamaciones interpuestas hace uno solicitándolo; y, finalmente, que esas reclamaciones demuestran la impotencia de la Compañía.

Vamos por partes, y hagamos constar desde luego una circunstancia importantísima, que se ha dicho un millon de veces, aunque los inspiradores de *La Política* se la callan por tenerles cuenta. Ni la Compañía sevillana ha pedido hasta hoy subvencion alguna, ni se trata de ningun regalo. Trátase solo de un *préstamo reintegrable con interés*, que votaron para varias Líneas las Córtes en dos Leyes, (las de 2 de Julio de 1870 y 15 de Noviembre de 1872); que están cobrando varias Empresas, á pesar de haber renunciado al obtener sus concesiones á todo auxilio del Erario Público, y en cuyo derecho confirmó á la Compañía de que nos ocupamos la Orden de 31 de Mayo de 1873.

Y ya que sabemos que no hay dádiva de 28 millones, sino un anticipo legítimo, cuyo importe deberá devolver la Compañía hasta el último céntimo, con más los intereses; constándonos tambien que el compromiso de hacer ese préstamo no se contrajo por excepcion con la Empresa sevillana, sino que esta entró como una de tantas entre las varias que las Córtes designaron, bueno será poner en claro lo de la supuesta contradiccion á que ántes nos referimos. Aparte de las ilegalidades que se cometieron admitiendo como valedera la promesa hecha por D. Guillermo Sundheim de una manera informal, supuesto que no prestó la garantía exjida por la Ley, para construir la Línea de Sevilla á Huelva sin auxilio del Estado; aparte, repetimos, de esas ilegalidades que la misma Administracion ha confesado haber cometido, diciéndolo con todas sus letras en la Orden de 31 de Mayo último, y que, invalidando la oferta, invalidan la renuncia á que dió motivo, la Compañía renunció por que estimaba onerosas las condiciones del préstamo, y por que, contando con una negociacion á punto de ultimarse en el Extranjero, tenia entonces la conviccion de que no habia de necesitar de aquel costoso auxilio.

La prolongacion y resultado de la guerra franco-prusiana primero, que hizo fracasar la operacion convenida; las perturbaciones, cada dia mayores, de nuestra infortunada Patria, cuya inmediata consecuencia es el retraimiento de los capitales;

el alza extraordinaria en el precio de la mano de obra, en el valor del hierro y en el del carbon por efecto de las huelgas, y una Orden del Gobierno que privó á la Compañía de las subvenciones que le habian señalado varios pueblos, por disponerse en ella que sólo pudieran emplear el 80 por 100 de sus Propios en la adquisicion de Obligaciones, con el consiguiente interés, fueron todas circunstancias que, independientemente de la voluntad de la Compañía, colocaron á esta en posicion muy diversa, dentro de la cual ha venido á ser, no favorable, pero sí necesario lo que antes podia desecharse. No es la Empresa sevillana la que se ha contradicho; son las circunstancias las que han variado, y esto es de tal evidencia, que parte de esas fueron las razones aducidas por el señor Ruiz Zorrilla eu el Senado al defender la Ley de 15 de Noviembre de 1872, que concedia en primer término á las Líneas de Madrid á Malpartida y de Mérida á Sevilla el mismo anticipo, apesar de que una y otra renunciaron de antemano, segun hemos dicho, todo auxilio del Estado, con la circunstancia agravante de haber eludido la primera por ese medio la subasta. ¿Dónde está, pues, la contradiccion? ¿Es que las circunstancias apreciadas por el señor Ruiz Zorrille son muy atendibles respecto de las dos Líneas susodichas, y no deben tenerse en cuenta cuando de la Línea de Sevilla á Huelva se trata?

A mayor abundamiento, ha contribuido directamente á que la Compañía necesite hoy de dicho auxilio la tenaz oposicion que dentro y fuera de

España le ha hecho el señor Sundheim, favorecido por la Administracion hasta el extremo de llamarle en Ordenes de 9 de Setiembre de 1870 y 19 de Enero de 1872, *concesionario* en la primera, sin serlo, de un ferro-carril de Huelva á Sevilla, y *autorizado* para construirlo, en la segunda, como si tuviera alguna autorizacion especial al efecto, y no simplemente la facultad reconocida á todo individuo por el artículo 1.º del Decreto-Ley de Obras Públicas de 14 de Noviembre de 1868, de hacer las que tenga por conveniente en sus propios terrenos; Ordenes que causaron los peores efectos para la Compañía, perturbando y paralizando sus operaciones financieras, y que solo *dos años despues* de dictarse la primera fueron desvirtuadas por la de 30 de Julio de 1872.

¿De dónde sacan *La Política* y *La Epoca* que acuse impotencia invocar un derecho establecido en las leyes, y mucho ménos cuando ese derecho tan asendereado se reduce á obtener un préstamo? Pues por ese principio debe declararse impotentes á todas las Compañías de Ferrocarriles, por que todas han sido poderosamente auxiliadas por los Fondos públicos, no ya en forma de préstamo reintegrable con ganancia para la Hacienda, sino de subvencion ó donativo. Si para nuestros colegas es signo de carencia absoluta de recursos el pedir la ayuda oficial para Empresas de esta magnitud, bien pueden expedir patente de pobre de solemnidad á favor de D. Guillermo Sundheim, en beneficio de cuyas pre-

tensiones injustas se formularon algunos de esos cargos contra la Compañía, por que dicho señor manifestó en una instancia dirijida con fecha 6 de Octubre de 1869 á la Diputacion provincial de Huelva, solicitando se subvencionase la Línea de aquella capital á la de Sevilla, que consideraba INDISPENSABLE ese auxilio para formar una Compañía con aquel objeto. ¿Querrán explicarnos *La Epoca* y *La Política* como lo que ha sido indispensable á todas las Compañías en épocas de próspero engrandecimiento, lo que en tiempos relativamente bonancibles pidió el señor Sundheim por estimarlo INDISPENSABLE, puede ser innecesario en este período de atonía, de general decadencia, de ruina del crédito y de retraimiento de capitales?

Convengamos en que el cargo contestado tendrá de todo ménos de sério; pero aun lo es ménos el decir que el no haber ejecutado la Compañía por completo las obras de su Línea de Sevilla á Huelva dentro de los plazos marcados demuestra su impotencia. ¡Donosa manera de discurrir la de nuestros colegas! Para ellos no hay casos de fuerza mayor; para ellos nada significa que todas las Compañías favorecidas con cuantiosas subvenciones hayan invertido en la ejecucion de los trabajos mucho más tiempo del señalado por sus concesiones; y que hasta los suspendieran por años enteros. Esto era muy lógico, á su juicio, cuando todo fué movimiento fecundo, paz y reposo: y ahora, no sólo no se contentan con que una Sociedad que vive *exclusiva-*

mente de sus propios recursos, luche con todo género de contrariedades, sobreponiéndose á ellas y á las que le créan los trastornos políticos y la falta de rectitud administrativa, sino que le exijen construya su Línea como por encanto, cual si Europa se hubiese encontrado durante todo este tiempo en las más normales circunstancias y España hubiera estado convertida en una balsa de aceite.

Si tuviéramos espacio de que disponer y no temiéramos abusar de nuestros lectores, pondríamos de bulto la irritante parcialidad con que se ha tratado en ese punto á la Empresa de Sevilla: mas siquiera sacrifiquemos en gracia de la concision mucho de lo que pudiera decirse, conviene saber, para que se juzgue lo apasionado de ciertas afirmaciones, que en la solicitud de D. Guillermo Sundheim ántes citada decía este señor, entre otras cosas, lo siguiente: «*Me atrevo á afirmar que en las circunstancias actuales, la formacion de una Compañia que construya la Línea en cuestion (la de Huelva á Sevilla) se puede considerar como una octava maravilla.*» Y tan persuadido se hallaba el señor Sundheim de que la formacion de la Sociedad aludida era una empresa tan dificil como patriótica, que en la instancia de que venimos haciendo mérito, terminaba imponiéndose el siguiente compromiso: «*declaro* (son sus palabras) *que seré el primero en hacer todos los sacrificios posibles en favor de la persona ó Compañía que nos construya el ferro-carril, séa el señor Lamiable ó cual fuere.*» Pero hay más todavía; en el periódico El

Porvenir, de Huelva, declaró el señor Sundheim bajo su firma dos meses despues, que estaba resuelto á *retirarse* tan luego como el señor Lamiable formára Compañía, porque, conducirse de otro modo, *sería obrar de mala fé.*

El señor Lamiable formó en efecto Sociedad, quedando esta constituida en fin de Mayo de 1870, y el señor Sundheim, léjos de ponerse de su parte, como había dicho, olvidó tan en absoluto sus anteriores juicios, sus ofrecimientos solemnes y sus calificaciones, que en 9 de Julio del mismo año, (cuando apénas había tenido tiempo la Compañía sevillana, cesionaria del señor Lamiable, para iniciar su marcha), empezó contra ella una série de hostilidades violentísimas, ni por un momento suspendidas, y que, aun cuando por sí solas hubieran sido del todo ineficaces, robustecidas, como lo fueron, con las torpes injusticias de la Administracion, han creado á la Empresa gravísimas dificultades á cada paso.

Tenemos, pues, que si por confesion del señor Sundheim, patrocinado de nuestros colegas, era un acto maravilloso el constituir esa Compañía en 1869, no existiendo entónces otras dificultades que las naturales en asuntos de tamaña importancia, el haberla constituido; el haber hallado capitales; el que tenga hechas las obras de tierra y fábrica de la tercera parte de la Línea; el que la Compañía haya trabajado en medio de los cataclismos que han conmovido á España y á Europa; el que exista á pesar de los obstáculos incalificables que el señor,

Sundheim le ha creado en España y en el Extranjero; el que viva, no obstante las ilegales complacencias de la Administracion para con dicho señor; complacencias llevadas, segun en otra parte de este artículo hemos visto, hasta falsear los hechos dando lugar á que el antagonista de la Sociedad ostentára en daño de ésta, títulos que jamás se le habían concedido; el que á pesar, decimos, de tal proceder y de tan escandalosos abusos, la Compañía subsista y siga adelante con su empresa, no sólo prueba la robustez de su complexion y la fortaleza de sus derechos, no solo es la octava maravilla, sino que debe considerarse como el fenómeno más maravilloso que puede concebirse.

Razones de sobra existen para afirmarlo, y únicamente conociendo el extremo á que entre nosotros se llevan las pasiones más aviesas, es como puede concebirse que quien ha visto en silencio favorecer á toda suerte de Empresas con las más espléndidas prodigalidades; quien no halló censurables las prórogas, subvenciones y auxilios acordados á todas las Compañías de ferrocarriles, como ya referimos; quien no tuvo por conveniente formular la más ligera protesta contra cuatro órdenes dictadas en Junio de 1871, y en virtud de las cuales se concedió el anticipo á otras tantas Empresas que el mismo Gobierno decía deber considerarse caducadas, añadiendo respecto á una de ellas, la de Medina del Campo á Salamanca, que sus obras eran *insignificantes* y que el concesionario *carecía de respetabilidad*

financiera; sin embargo de todo lo cual, se revivía *por equidad* la concesion, confirmándosela al mismo concesionario de tal modo calificado en la *Gaceta*, se le daba una prórroga y se le concedía un anticipo, á que, segun se declaró en la misma Orden, no tenía derecho; quien ha visto sin escandalizarse que se otorgáran á otra Empresa tres prórogas, dos subvenciones y un anticipo; quien acaba de ver, por último en estos mismos dias como la cosa más natural del mundo que á la Línea de Leon *á* Gijon se le conceda *un anticipo, una subvencion y otra subvencion adicional*, ponga el grito en el cielo porque la Compañía sevillana se permita la libertad de pedir que se cumpla la ley, y reclame el préstamo, dando con ello, despues de todo, una insigne prueba de buena fé; pues para conseguir los fines á que otros llegaron sin contrariedades y sin que nadie murmurase, le bastaba haber invocado el último párrafo del artículo 4.º de la ley de 2 de Julio de 1870, que dice así:

«Si se rescindiere ó llegare á caducar alguna »de las concesiones á que se refiere este artículo »(una de las cuales es la de Sevilla á Huelva), *ó el »concesionario renunciase á su derecho, se sacará de »nuevo á subasta* en la forma que se determina en »los artículos 1.º y 2.º de esta ley.»

Los artículos 1.º y 2.º á que el anterior se refiere, disponen que el Gobierno adjudique varias Líneas en pública subasta, subvencionándolas.

Como se vé, bastaba á la Compañía haber re-

nunciado á su derecho para quedarse con el camino subvencionado, una vez hecha la subasta, ó verse reintegrada de todos sus desembolsos, si otra Empresa lo obtenia; pero, obrando con buena fé excesiva y exagerado patriotismo, ha prescindido hasta hoy de ese derecho, limitándose á reclamar que se cumpla la Ley de auxilios en cuanto al préstamo se refiere, y ha merecido por ello el anatema de dos Diarios, que se enrojecen de cólera porque haya quien tenga la osadía de conducirse con tan delicada parsimonia y el cinismo inverosímil de pedir justicia.

En verdad, que ante tan lamentable perversion del buen sentido, nos acomete el deseo de preguntar, aplicando hasta cierto punto y con más oportunidad una frase de *La Política*, si no habrá un General Pavía que ahuyente y confunda á los que trafican oscureciendo la razon y el derecho; mas ya que esos giros no cuadran á nuestro carácter, concluirémos consignando nuestra firme y legítima conviccion de que no está léjos el dia en que la justicia de la Empresa sevillana se sobreponga á los artificios de la mala fé; y haciendo votos por que, mejor inspiradas *La Epoca* y *La Política*, reclamen con nosotros que se exija la debida responsabilidad á los Ministros que, á sabiendas ó por ineptitud ignorante, conculcan las leyes en perjuicio de tercero y con irreparable perjuicio para los intereses públicos.

ANTECEDENTES
Y
DOCUMENTOS OFICIALES
MAS IMPORTANTES
RELATIVOS Á LOS PUNTOS QUE SE VENTILAN EN LOS ANTERIORES ARTÍCULOS.

DECRETO-LEY DE OBRAS PÚBLICAS DE 14 DE NOVIEMBRE DE 1868.
ARTÍCULOS 1.º, 2.º, 4.º, 5.º, 7.º, Y 8.º

Artículo 1.º Toda obra de las comprendidas bajo la denominacion de públicas, que se ejecute por los particulares, y para la cual no soliciten estos prévia declaracion de utilidad, podrá ser proyectada, construida y explotada sin intervencion de los agentes administrativos.

Queda el dueño libre de fijar las tarifas, peajes, derechos y en general los precios que juzgue convenientes por el uso de dicha obra.

Las cuestiones que se susciten con las personas á quienes perjudique su establecimiento, se ventilarán ante los tribunales ordinarios con exclusion de las autoridades administrativas.

Art. 2.º Cuando la obra que los particulares pretendan llevar á cabo haya de ejecutarse, ya dentro del dominio público, ya ocupando una parte de él, ya afectándole en algun modo, deberá preceder á la ejecucion de dicha obra una autorizacion del Gobierno *ó de sus delegados, segun los casos;* pero, una vez obtenida, los agentes administrativos sólo intervendrán para exigir el cumplimiento de las condiciones estipuladas en la concesion.

Terminada la obra, cesa la vigilancia por parte del Gobierno, y queda libre el concesionario de enajenar ó explotar aquella en la forma que estime conveniente.

Cuando sólo una parte de la obra afecte al dominio público, los trámites para la concesion y esta misma, se referirán únicamente á dicha parte y no á la totalidad.

Art. 4.° Para que el Gobierno otorgue la concesion á que se refiere el artículo 2.°, deberá presentar el concesionario Memoria y planos explicativos de la obra, de su objeto y de las ventajas que han de reportar con ella los intereses generales.

La Administracion consultará, para ilustrar su juicio, los informes que para cada clase de obra estén vigentes, ó que se establezcan en lo sucesivo: pero estos informes versarán tan sólo sobre las ventajas ó inconvenientes de la obra, y daños ó beneficios que pueda causar á otros intereses del Estado, segun se expresa en el art. 3.°

Art. 5.° Estas concesiones se harán por el Ministerio de Fomento, sin pública licitacion, y á perpetuidad: si hubiere mas de una peticion para una misma obra, *será preferida la que mayores* ventajas ofrezca, y en igualdad de circunstancias *la que tuviere la prioridad*. Entiéndese además que dichas concesiones *no constituyen monopolio.*

Art. 7.° Toda concesion se entiende hecha *sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los intereses particulares.* Los agraviados harán valer sus reclamaciones *ante los tribunales ordinarios* sin intervencion de los agentes administrativos y sin responsabilidad para el Estado.

Art. 8.° Cuando para alguna obra soliciten los particulares la declaracion de utilidad pública se procederá conforme á las siguientes reglas, segun los casos.

Si la obra es de tal importancia que se extiende á varias provincias:

1.° El peticionario depositará en cada uno de los Gobiernos de provincia, simultáneamente ó sucesivamente, á voluntad suya, un ejemplar de los documentos á que se refiere el art. 4.° para toda la obra ó parte de la misma que exija la declaracion de utilidad pública.

2.° Cada Gobernador anunciará por medio del *Boletin Oficial* la concesion que se solicita con una lista nominal de los in-

teresados en la expropiacion, autorizando al propio tiempo al peticionario para hacer el replantéo de las obras; y haciendo saber á los Alcaldes de los términos respectivos los dias en que dicho replantéo ha de verificarse para que á su vez lo pongan en conocimiento de los interesados.

3.º El peticionario ó un delegado suyo procederá en los dias señalados al replantéo de las obras, oirá á los dueños de los terrenos y dará las explicaciones que se le exijan.

4.º Las reclamaciones deberán dirigirse á los Alcaldes, dentro de los ocho dias siguientes á la terminacion del replantéo en el término de cada pueblo, y aquellos las trasmitirán con su informe al Gobernador, en el plazo de dos dias. Dichas reclamaciones podrán versar lo mismo contra la declaracion de utilidad pública, que sobre los daños y perjuicios que á los interesados se irroguen. Si por ausencia del dueño del prédio que se pretende ocupar, faltare éste ó un apoderado, se procederá en la forma establecida judicialmente para los asuntos civiles. Los gastos originados serán de cuenta del peticionario.

5.º Cada Gobernador, despues de oir, plazos, fijando á la Diputacion provincial, á las personas ó á las Corporaciones que en cada caso se determine y al peticionario, mandará el expediente al Gobierno Central, quien decretará en el término de un mes la declaracion de utilidad pública. Los informes facultativos no se referirán al mérito del proyecto, porque sobre dicho proyecto no ha de recaer aprobacion, sino única y exclusivamente á su posibilidad racional y á las cuestiones de hecho propias para ilustrar los dos puntos sometidos al fallo administrativo, á saber: la utilidad pública y la expropiacion.

Si la obra afecta tan sólo á una provincia, se seguirán reglas semejantes las anteriores, *sustituyendo* á la Administracion central *el Gobernador de la provincia*, *y este de acuerdo con la Diputacion*, *declarará* la obra de utilidad pública ó *negará* dicha declaracion.

Sin embargo, cuando los que se sientan agraviados acudan en alzada contra el Gobernador, compete al Ministro de Fomento fallar en último término; pero el recurso contra aquella providencia deberá hacerse precisamente en el término de ocho dias, á contar de aquel en que se publique el fallo del Gobernador.

Por último, si la obra estuviere comprendida en un Municipio, al Alcalde, de acuerdo con el Ayuntamiento, y despues de oir al agente facultativo que corresponda, compete la declaracion de utilidad pública; pero si los que se crean agraviados recurren en alzada, decretará de nuevo el Gobernador, oida la Diputacion y el Ingeniero: y si aun apelásen, fallará en último término la Administracion Central.

Queda siempre expedita para toda reclamacion que se refiera á expropiaciones la via contenciosa.

CONCESION DEL RAMAL DE NIEBLA Á LAS MINAS DE RIO-TINTO.

«Gobierno de la Provincia de Huelva.—Seccion de Fomento.—Negociado de Ferro-carriles.—Excmo. Sr.—Vista la solicitud que V. E. dirige á este Gobierno con fecha 20 del actual, por la que pide la concesion de un Ferro-carril que partiendo de las Minas de Rio-Tinto termine en la villa de Niebla; hallándose dentro de esta Provincia el terreno que el mismo ha de ocupar, y usando de las facultades que la Ley me concede, he dispuesto acceder á los deseos de V. E. concediéndole la Línea férrea de que queda hecho mérito.—Dios guarde á V. E. muchos años. Huelva 26 de Junio de 1871. El Gobernador interino, B. Santamaria.—Excmo. Sr. D. José de Gaviria, Presidente de la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva.»

DECLARACION DE UTILIDAD PÚBLICA.

«Boletin Oficial de la Provincia de Huelva.—Núm. 30, correspondiente al 21 de Agosto de 1871.—Gobierno de la Provincia de Huelva.—Seccion de Fomento.—Negociado de Ferro-carriles.—Circular.—N.° 182.—Usando de las facultades que me concede el párrafo 2.° del art. 5.° de las Bases generales para la nueva Legislacion de Obras públicas, y conforme con el parecer de la Excelentísima Diputacion provincial, he acordado, con fecha 12 del actual, declarar de utilidad pública un Ramal de ferrocarril que intenta construir la Compañía concesionaria del de Sevilla á esta Capital, desde las minas de Rio-Tinto á empalmar con dicha vía férrea en el término de Niebla. Lo que he dispuesto

se publique en este periódico oficial para conocimiento del público.—Huelva 19 de Agosto de 1871.—El Gobernador accidental, Braulio Santamaría.»

RATIFICACION DE LA DECLARACION DE UTILIDAD PÚBLICA.

La precedente declaracion de utilidad pública fué ratificada en Real Órden de 25 de Noviembre de 1871, cuya cabeza y parte dispositiva dicen así:

«Ministerio de Fomento.—Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo siguiente:—Ilustrísimo señor.—S. M. el Rey (q. D. g.) conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, ha tenido á bien disponer se manifieste á la Compañía recurrente que siendo innecesaria, fuera de dichos casos, la autorizacion del Gobierno para el establecimiento de cualquier obra pública, atendidos los términos de dicho Decreto-Ley, no hay inconveniente alguno segun su art. 1.° por parte del Estado, en que se proceda á la construccion del Ramal de Ferro-carril desde la Estacion de Niebla, en la Línea de Sevilla á Huelva, á las Minas de Rio-Tinto, siempre que se solicite, si necesario fuese, en su dia y á tenor de lo establecido en el art. 4.° de aquella disposicion legal, la concesion ó concesiones que con arreglo al 2.° procedan *considerando desde luego como firme y valedera la declaracion de utilidad pública de esta Línea hecha por el Gobierno de la Provincia de Huelva, toda vez que ha terminado el plazo legal señalado para recurrir en alzada, sin que se haya presentado reclamacion ni queja alguna en contrario.* Lo que traslado á V. S. para su conocimiento, devolviéndole adjunto el Proyecto y documentos que acompaña á su instancia.—Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 25 de Noviembre de 1871.—El Director general, Antonio Ferrer del Rio.—Sr. Presidente del Consejo de Administracion de la Compañía concesionaria del Ferro-carril de Sevilla á Huelva.»

CONSULTA AL GOBIERNO Y RESPUESTA DEL MISMO SOBRE CONCESION DE UN FERRO-CARRIL Á LOS COMPRADORES DE LAS MINAS.

El Banco Nacional Aleman establecido en Bremen hizo con fecha 14 de Setiembre de 1872 al Representante de España en Viena la siguiente consulta:

«¿Se otorgará al Comprador de las Minas de Rio-Tinto, por «el Gobierno Español, la concesion necesaria y la declaracion de «utilidad pública para un Ferro-carril de las Minas á Huelva, ó «dependerá el Comprador de la concesion *existente ya* para dicho «Ferro-carril?

»Rogamos á V. E. se digne ponernos en el caso de responder á esta pregunta, y aprovechamos esta ocasion para suplicarle que se sirva acoger la seguridad respetuosa de nuestra más distinguida consideracion.—(Firmado.)—Schloss.—Schlesinger.»

Trasmitida la consulta al Gobierno Español contestó lo siguiente:

MINISTERIO DE HACIENDA.

«Este Ministerio no puede menos de manifestar á V. E. que el Gobierno otorgará con sujecion á la Legislacion vigente de Ferro-carriles, la autorizacion necesaria, con la correspondiente declaracion de utilidad pública, para la construccion del Camino de Hierro indicado, independiente de la concesion hecha de la Línea de Sevilla á Huelva, única que existe; debiendo advertir además que los pormenores de que se hace mérito en la Memoria publicada sobre valoracion de las Minas de Rio-Tinto, referentes á los estudios hechos para el Ferro-carril mencionado, no encubren idéa de concesion hecha á Empresa alguna, sino que existen los estudios hechos por cuenta del Estado, que podrá usar ó no el Comprador de las Minas segun le convenga, lo mismo que renunciar á la concesion de la vía férrea expresada.—De R. O., etc.—Madrid 30 de Setiembre de 1872.—Ruiz Gomez.„

ÓEDEN DE 13 DE MAYO DE 1873:

disponiendo que los Compradores de las Minas de Rio-Tinto suspendan toda gestion en el expediente de Expropiacion forzosa.

"Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Al Gobernador de la Provincia de Huelva digo con esta fecha lo que sigue:—"Vista la instancia promovida con fecha 7 del corriente por el Presidente del Consejo de Administracion de la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva y Ramal de Niebla á Rio-Tinto, reclamando contra la Orden expedida por ese Gobierno de Provincia en 1.º del actual, que accediendo á lo

solicitado por D. Guillermo Sundhein, como Apoderado de los Compradores de las Minas de Rio-Tinto, se dirije á los Alcaldes de Huelva, San Juan del Puerto, Trigueros y otras localidades, con el fin de que nombren peritos para que, en union de los designados por aquel interesado, procedan á la formacion de la nónima de propietarios á quienes ha de afectar la expropiacion de los terrenos para el establecimiento del Ferro-carril de las Minas de Rio-Tinto á Huelva: Vistos: la Ley especial de 17 de Febrero último, el artículo 3.º de la Ley de 17 de Julio de 1836 y el Decreto expedido por la Regencia de 12 de Agosto de 1869.—Considerando que segun los términos y texto literal del segundo párrafo de la 1.ª de dichas disposiciones, la legislacion aplicable en su dia para el otorgamiento de la concesion del Ferro-carril de las Minas de Rio-Tinto al Puerto de Huelva *es la de 3 de Junio de 1855 sobre las Líneas Férreas con sus Reglamentos* y demás á ella referentes: Considerando que si bien la declaracion de utilidad pública para la Línea de que se trata es un hecho por el acto solo de la Ley de 17 de Febrero, sus efectos en cuanto á la expropiacion forzosa no pueden producirse, sin embargo, hasta tanto que se apruebe por el Gobierno el Proyecto correspondiente, base ostensible de dicho privilegio: Considerando que la Superioridad no conoce todavía el Proyecto ó estudios de la Línea para que la Representacion de la Casa Matheson ha sido autorizada por órden de 21 de Marzo último, esta Direccion general, sin prejuzgar en manera alguna las diversas cuestiones que se inician en la reclamacion, ha dispuesto se suspenda por el Representante de los Compradores de las Minas de Rio-Tinto toda gestion en el expediente de expropiacion forzosa de los terrenos para el Ferro-carril antes citado, hasta tanto que presentados los correspondientes Proyectos al Gobierno, obtengan del mismo la debida aprobacion.»

Lo que traslado á V. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. muchos años. Madrid 13 de Mayo de 1873.—El Director general, E. Page.—Señor Presidente del Consejo de Administracion de la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva y Ramal de Niebla á Rio Tinto.,,

---

ÓRDEN DE 9 DE JUNIO DE 1873:

desestimando una instancia de Don Daniel Carballo que, como

Representante de los Compradores de las Minas de Rio-Tinto, solicitaba se negáran á la Compañía los terrenos del dominio público que ha de ocupar el Ramal, y que se la declarase caducada por lo que al mismo Ramal se refiere.

«Poder Ejecutivo.—Ministerio de Fomento.—Ferro-carriles.—Ilmo. Sr.: Vista la instancia promovida ante el Ministerio de Hacienda por D. Daniel Carballo, oponiéndose como Representante de los Compradores de las Minas de Rio-Tinto, á la concesion de los terrenos de dominio pùblico que pretende la Compañía de los Ferro-carriles de Sevilla á Huelva y de Niebla á Rio-Tinto para la segunda de estas Líneas: Vista la Orden expedida por aquel departamento al remitir en 12 de Abril último, para la resolucion que recomienda en méritos de justicia y del interés del Tesoro, la solicitud indicada: Vista otra instancia del mismo interesado, en que, con aquel carácter, no sólo se opone á la indicada concesion por considerarla un obstáculo que implica incompatibilidad material entre la Línea proyectada y la que los Compradores de las Minas tienen derecho á establecer en virtud de la Ley de 17 de Febrero último, sino que solicita la caducidad de la Compañía peticionaria en la seccion de Niebla á Rio-Tinto: Vistos el art. 5.° del Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868 y el informe de la Direccion general de Agricultura, Industria y Comercio en la parte de la instancia que la compete: Considerando que los casos de incompatibilidad material de dos Líneas férreas son casi imposibles aplicándose la doctrina y disposiciones del artículo 5.° del Decreto-Ley antes citado, y las resoluciones que como precedentes existen en el expediente sobre prioridad entre dos proyectos relativos á la Línea de Cartagena á la villa de la Union: Considerando que *no se ha demostrado* con dato alguno por el recurrente la comprobacion de su aserto: Considerando que constituida la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto con arreglo á la Ley de 19 de Octubre de 1869, y obedeciendo además, en cuanto al objeto que sirvió de base á su constitucion, á las disposiciones del Decreto-Ley mencionado, los Tribunales de justicia son los únicos llamados á entender y fallar las cuestiones de caducidad que se intenten; el Gobierno de la República, conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, ha resuelto *desestimar* las instancias de D. Daniel Carballo, en representacion de los Compradores de las

Minas de Rio-Tinto.—De órden del expresado Gobierno lo comunico á V. I. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 9 de Junio de 1872.—E. Chao.—Señor Director general de Obras públicas.»

ORDEN DE 9 DE JUNIO DE 1873:

Aprobando el *Pliego de condiciones* para la concesion de los terrenos de dominio público en el Ramal, así como el *Proyecto* de este, y *mandando* que se pase dicho Pliego á la Compañía para su aceptacion, y lo que, cumplido este requisito, habia de hacerse.

«Poder Ejecutivo.—Ministerio de Fomento.—Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue:—Ilustrísimo señor.—Vistas las instancias promovidas con fecha 16 de Noviembre y 22 de Marzo últimos por el Presidente del Consejo de Administracion de la Compañía de los Ferro-carriles de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto, solicitando en nombre de la misma la concesion á perpetuidad de los terrenos del dominio público que se ocupen con el establecimiento de la segunda de dichas Líneas, con relevacion de prestar fianza atendido el valor de las obras ya ejecutadas en la Línea principal, y acompañando al efecto por duplicado la Memoria, Planos topográficos y de las obras, con los modelos de las mismas; Vistos estos documentos, el informe del Ingeniero Gefe de la Provincia de Huelva, el de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y los demás del expediente: Visto el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868, y el Pliego de Condiciones particulares formulado por ese Centro Directivo para la concesion que se pretende: Considerando que la Línea ha de ocupar determinados puntos que constituyen dominio público: Considerando que la dispensa del depósito ó su sustitucion en la forma que se propone no puede aceptarse por la Admistracion, que siempre ha considerado aislados para todos los efectos de la concesion los términos obligatorios de cada una, por más que las Líneas á que se refieren enlacen entre sí; el Gobierno de la República, conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, ha resuelto *aprobar* el adjunto PLIEGO DE CONDICIONES particulares para la concesion del Ferro-carril de la Estacion de Niebla, de la Línea en

construccion de Sevilla á Huelva, á las Minas de Rio-Tinto, en la parte que al dominio público afecta su instalacion con las obras para los nueve pasos sobre el Rio-Tinto, el del Rio Agrio, los de los Arroyos del Arzobispo, Giraldo, Barrezuelo del Coladero, Esparragosillo, y de la Sierra, sobre las riberas de Cachan, del Tamujoso y demás cursos de agua de menor importancia determinados en el estado que acompaña á la Memoria del Proyecto presentado, así como tambien por las obras que exige el paso á nivel para el cruce de la carretera de Alcalá de Guadaíra á Huelva; *aprobando* asimismo el Proyecto de la Línea (1) en la parte respectiva, con arreglo á las prescripciones del antedicho *Pliego*, que se pasará al Peticionario para la debida aceptacion, *con el fin de proceder*, *cumplido este requisito*, *al otorgamiento de la concesion*, conforme á las disposiciones del Decreto-Ley antes citado.—Lo que traslado á V. S. para su conocimiento y el de la Compañía peticionaria, remitiéndole al propio tiempo adjunto el Pliego de que se trata, para los efectos que en la preinserta Orden se determinan.—Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 9 de Junio de 1873.—El Director general, E. Page.—Sr. Gobernador Civil de la Provincia de Huelva.»

Al anterior documento sigue un volante, que dice así: «Ministerio de Fomento.—Direccion general de Obras públicas.—Sr. Gobernador.—No se acompaña el Pliego por haberse entregado á la mano al Representante de la Compañía, de la que le recibirá V., con la nota de aceptacion, para que se sirva devolverlo á este Centro.—Hay una rúbrica.—Hay un sello.»

ACEPTACION DEL PLIEGO DE CONDICIONES ANTEDICHO.

El Pliego extendido por el Gobierno á que se refiere la Órden que antecede, se encabeza así:

(1) Aprobado, como se vé, el Proyecto de la Compañía, lo está por lo tanto una *variante* (no un nuevo trazado) introducida en el primitivo al elevar al Gobierno el definitivo *en 16 de Noviembre de 1872*, *tres meses ántes* de venderse las Minas, cuya variante, siguiendo la práctica observada *invariablemente* (palabra *textual* del informe del Ingeniero Gefe de la Division al emitir su informe) fué declarada de utilidad pública en 18 de Diciembre inmediato, por el Gobernador de la Provincia de Huelva, á quien por la Ley competia.

«Pliego de Condiciones particulares para la Concesion del »Ramal de Ferro-carril desde la Estacion de Niebla, en la Lí»nea de Sevilla á Huelva, á las Minas de Rio-Tinto, en la parte »que afecta al Dominio Público.»

(Siguen las Condiciones.)

y termina de este modo:

—«Madrid 7 de Junio de 1873.—(Firmado.)—Chao.—Hay una «Rúbrica.—Hay un Sello, que dice: «PODER EJECUTIVO.—MINIS»TERIO DE FOMENTO.»

«Declaro en nombre de la Compañía de los Ferro-carriles »de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto, que estoy »conforme y acepto en todas sus partes las condiciones consig»nadas en el presente Pliego.—Sevilla 13 de Junio de 1873.— »El Presidente Accidental de la Compañía.—R. Laffite y Cas»tro.—Por acuerdo del Consejo de Administracion.—El Administrador Secretario.—Fernando de Gabriel.»

El referido Pliego de condiciones fué entregado á la Compañía, por medio de su Representante en Madrid, y, aceptado, como se ha visto, el 13 de Junio, fué remitido oficialmente el 14 al Gobernador de Huelva, quien lo elevó el 17 al Ministerio de Fomento, segun consta todo de la certificacion que, copiada á la letra, dice así:

«D. Andrés Gracian y Reboul, Gefe de Administracion de Fomento del Gobierno de esta Provincia. -Certifico: Que segun resulta de los antecedentes que existen en la misma, con fecha 9 de Junio último la Direccion General del Ramo participó á este Gobierno haber entregado á la Compañía de Ferrocarriles de Sevilla á Huelva y Minas de Rio-Tinto, el Pliego de Condiciones particulares para la concesion de terrenos del dominio público en el Ramal de Niebla á Rio-Tinto.—Así mismo consta que con fecha 14 del expresado mes de Junio el Presidente accidental D. Rafael Laffitte y Castro presentó el Pliego, á fin de que este Gobierno lo elevase al Ministerio de Fomento, lo cual tuvo efecto el dia 17 del expresado mes.— Y para que conste expido la presente, visada por el Sr. Gobernador, en Huelva á 1.º de Diciembre de 1873.—Andrés Gracian. —V.º B.º—Anastasio Ortega.—Hay un sello que dice: «Provincia de Huelva. Seccion de Fomento.»

LEY DE 20 DE AGOSTO DE 1873.

Art. 4.º Tampoco podrá nunca suspenderse, ni siquiera interrumpirse el curso de las solicitudes de concesion de Obras públicas, *ni ménos aplazarse las resoluciones á que dá derecho* la ultimacion legal de sus diferentes tramitaciones. Cuando en este estado existan dos ó más peticiones de una misma obra, obtendrá la concesion la que mayores ventajas ofrezca al dominio público en general, y en particular al interés local ó provincial, segun los casos, justificadas aquellas por los informes y reclamaciones que de cada expediente consten.

PLIEGO DE CONDICIONES PARA LA VENTA DE LAS MINAS DE RIO-TINTO;

publicado con la Memoria escrita por la Comision Facultativa y otros documentos, en 11 de Mayo de 1871 por la Direccion general de Propiedades y Derechos del Estado.

«Condicion 11.ª

"Justipreciadas las Minas, *habiendo tenido en cuenta* la Co-
"mision facultativa los productos de que son susceptibles con
"el sistema de explotacion y conduccion de minerales que de-
"termina, y entrando para el transporte la construccion *del Ferro-*
"*carril á Huelva que menciona, etc.*"

El Ferro-carril que menciona es el siguiente, segun resulta del párrafo respectivo de dicha Memoria, cuya copia á la letra dice así:

"Para remediar la carestía de los trasportes, proponemos
"la construccion del Ferro-carril de las Minas á Huelva *con arreglo*
"*al Proyecto estudiado por los Ingenieros del Estado*, y del cual
"hemos tomado el plano representado en la hoja 9.ª"

LEY DE LA VENTA DE LAS MINAS DE RIO-TINTO.

La Asambléa Nacional, en uso de su Soberanía, decreta y sanciona la siguiente Ley:

Artículo único. Se adjudican definitivamante en venta las Minas de Rio-Tinto á los Sres. William Edward Quentéll, Ernest H. Taylor y Enrique Doctsch, por sí y en representacion de la Casa Matheson y C.ª, de Lóndres, por la suma de 92.800,000

pesetas al tenor de la proposicion garantida con el prévio depósito y aceptada por el Gobierno en los términos que previenen las Leyes de 25 de Junio de 1870 y 26 de Diciembre de 1872 y el anuncio oficial de 4 de enero del presente año. Se autoriza al Gobierno para la concesion á los Compradores de las Minas de Rio-Tinto Sres. Quentell, Taylor, Matheson y C.ª de un Ferro-carril que desde aquellas vaya al Puerto de Huelva, declarándolo de utilidad pública, pero sin subvencion ni auxilio por parte del Estado, *y con sujecion á la Ley y Reglamentos de Ferro-carriles.*

Lo tendrá entendido el Poder Ejecutivo para su impresion, publicacion y cumplimiento.

Palacio de la Asambléa Nacional diez y siete de Febrero de mil ochocientos setenta y tres.—Cristino Martos, Presidente.—Pedro J. Moreno Rodriguez, Representante Secretario.—Cayo Lopez, Representante Secretario.—Eduardo Benot, Representante Secretario.—Federico Balart, Representante Secretario.

ORDEN DE 25 DE JUNIO DE 1873.

En esta fecha se expidió por el Ministerio de Hacienda una Orden en que despues de expresar el derecho reservado á los Compradores de las Minas por la condicion 11.ª de la subasta para hacer el Ferro-carril estudiado por los Ingenieros del Estado, se previene, contra lo prescripto en la Ley de 17 de Febrero, que aquellos han de rejirse por el Decreto-Ley de Obras Públicas de 14 de Noviembre de 1868.

PROYECTO DE LOS COMPRADORES DE LAS MINAS.

En 3 de Julio de 1873, veinte dias despues de estar terminado el expediente de la Compañía, presentaron por vez primera los Compradores al Gobierno su Proyecto de Ferro-carril, sobreponiéndose en 38 kilómetros al trazado de aquella, cuyo Ramal de Niebla á Rio-Tinto tiene 52.

En 31 de Octubre siguiente elevaron nueva solicitud introduciendo una variante en su trazado; y otra en 31 de Diciembre pidiendo la concesion de terrenos de dominio público, y haciendo nuevas variantes.

DICTÁMEN DE LETRADOS.

»Habiendo consultado la Compañía acerca de sus derechos en lo relativo al Ramal de Rio-Tinto á Letrados competentes, éstos, despues de emitir un razonado y luminoso Dictámen, que corre impreso, lo terminaron con el siguiente Resúmen:

«RESUMIENDO, pues, dirémos:

Primero: Que el expediente sobre concesion de terrenos de dominio público de la Compañía de Sevilla quedó terminado en 13 de Junio, en que aceptó las condiciones impuestas por el Gobierno, y ha debido ser resuelto con arreglo al artículo 4.° de la Ley de 20 de Agosto; no debiendo acumularse con el de la Compañía compradora, por ser éste de fecha posterior y tratarse de Proyectos distintos.

»Segundo: aun suponiendo que al conceder el Estado á la Compañia compradora los estudios que tenia hechos para un Ferro-carril desde las Minas á Huelva le hiciera cesion de todos sus derechos de preferencia, estos se extinguieron desde el momento en que el Proyecto presentado por aquella es distinto.

»Tercero: que tanto el Gobierno como la Ley de 17 de Febrero han reconocido la existencia legal de la Compañía como anterior á la venta de las Minas; y por consiguiente, léjos de perjudicarla con la concesion del Ferro-carril á los Compradores, se afirma por el contrario su derecho anterior y por lo mismo preferente.

»Cuarto: que si el Proyecto presentado por los Compradores va superpuesto en treinta y ocho kilómetros al de la Compañía, entónces no se trata ya de saber si hay ó nó compatibilidad entre ellos, puesto que se trata de un despojo que ninguna ley autoriza.

»Y quinto: que los Compradores, en el mero hecho de presentar un trazado distinto del que les concedió el Gobierno, se han puesto voluntariamente fuera de la Ley de Febrero, colocándose bajo la accion del derecho comun, y del Decreto-Ley de 14 de Noviembre, que nó amparan sus deséos.

»Madrid 24 de Noviembre de 1873.—LDO. NICOLÁS MARIA RIVERO.—L. MANUEL ALONSO MARTINEZ.—L. ANTONIO CÁNOVAS DEL CASTILLO.—DR. FRANCISCO DE PÁULA CANALEJAS.—DR. D. MANUEL DANVILA.—L. DIEGO SUAREZ.—L. AGUSTIN PUEBLA.

en que desentendiéndose de lo dispuesto *textualmente* en la Ley de 17 de Febrero de 1873, y de lo ya *aprobado y definitivamente resuelto* en las Órdenes de 25 de Noviembre de 1871 y 9 de Junio de 1873, hasta el punto de no hacer ni aun mérito de la existencia de las últimas, se previene lo que resulta de la parte dispositiva, que dice así:

»1.º En cumplimiento de la Ley de 17 de Febrero de 1873 y de las condiciones del Contrato de compra-venta de las Minas de Rio-Tinto, se otorga á la Sociedad *Rio-Tinto limitada*, cesionaria de dichas Minas, la concesion de un Ferro-carril desde ellas al puerto de Huelva, declarado de utilidad pública por la citada Ley, con sujecion al trazado que para la misma Línea ha presentado la Sociedad. La concesion será á perpetuidad, *con arreglo á las bases del Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868*; limitándose las obligaciones de la Sociedad á la observancia de las prescripciones dictadas para su ejecucion, únicas que le son aplicables por la índole de la concesion, segun está declarado por Orden de 25 de Junio último, expedida por el Ministerio de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Ministros.

»2.º Que por la Direccion general se formule en un breve plazo el Pliego de Condiciones particulares de esta concesion, en el cual, con presencia de los planos y presupuestos de las obras que debe presentar la Sociedad, se designarán los terrenos de dominio público que, como parte de la misma concesion, se ceden por el Estado, y el importe de la fianza que ha de depositar la Empresa en garantía del cumplimiento de sus obligaciones.

»3.º Se niega á la Compañia del Ferro-carril de Sevilla á Huelva la concesion de los terrenos de dominio público que ha solicitado para establecer una Línea desde Niebla á Rio-Tinto con sujecion al trazado que presentó con tal objeto en el mes de Marzo (1) del año último; concediéndose no obstante á dicha Compañía en los términos que previene el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868 los terrenos de dominio público que necesita para la ejecucion de la expresada Linea, con arreglo al Proyecto que la misma Compañía formuló en 1871 y sirvió de

(1) Vease la nota de la pájina 86.

base á la declaracion de utilidad pública que hizo el Gobernador de la Provincia, con tal que el trazado se modifique en lo necesario para que no invada el de la Sociedad de Rio-Tinto, ó con arreglo á cualquier otro Proyecto que aquella Compañía juzgue más conveniente á sus intereses, siempre que la traza reuna tambien la circunstancia que se deja indicada.

»4.° Se deja sin efecto la declaracion de utilidad pública hecha en 18 de Diciembre próximo pasado por el Gobernador de la Provincia de Huelva á favor de la variante que ha introducido últimamente (1) la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva en el trazado de la Linea de Niebla á Rio-Tinto.

De órden del Gobierno de la República lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 1.° de Enero de 1874.—Gil Berges.—Sr. Director General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio.»

ERRATA IMPORTANTE.

PÁG.	LÍN.	DICE.	DEBE DECIR.
61	última.	600	900

---

(1) Véase la nota de la página anterior.